

UNIVERSIDAD PONTIFICIA DE COMILLAS
Máster en Negocio y Derecho Marítimo

"Impacto de las sanciones al crudo venezolano en el transporte marítimo internacional y su influencia en el mercado energético"

Autor:

Oriana Gómez Fasanella

Tutor académico:

Dña. Soledad Álvarez.

Fecha de inicio: Octubre, 2023

Fecha de entrega: Noviembre, 2024.

AGRADECIMIENTOS

Al finalizar este camino, quiero expresar mi más profundo agradecimiento al Instituto Marítimo Español y a la Universidad Pontificia Comillas por haberme brindado la oportunidad de cursar el Máster en Negocio y Derecho Marítimo. Ha sido una experiencia enriquecedora y transformadora tanto en mi vida profesional como laboral.

Mi especial gratitud se dirige a mi tutora académica, la profesora Soledad Álvarez, por su inestimable acompañamiento y orientación durante todo el desarrollo de este trabajo de investigación. Su apoyo y conocimientos han sido fundamentales para alcanzar los objetivos de este proyecto.

Quiero también agradecer a Josefa Díaz Bonilla, exalumna de este máster, por su generosidad al compartir su experiencia y conocimientos en el área de seguros. Su apoyo desinteresado fue clave para desarrollar este trabajo de investigación, además de una muestra del espíritu colaborativo que caracteriza a esta comunidad académica.

A Beship Brokers, por confiar en mí, permitirme seguir desarrollando mis conocimientos y habilidades en el ámbito profesional, y por hacerme sentir siempre como en casa.

A todos ustedes, gracias por ser parte de este logro.

Índice

CAPÍTULO I: Introducción y Contextualización.....	1
I. Introducción.....	1
1.1 Planteamiento del problema.....	1
1.2 Objetivos de la investigación.....	2
1.3 Justificación de la relevancia del estudio.....	2
1.4 Contexto del Crudo Venezolano en el mercado energético internacional.....	3
1.4.1. Breve historia de la industria petrolera venezolana.....	3
1.4.2 Importancia Geopolítica de Venezuela.....	4
1.4.3 Imposición de sanciones al crudo venezolano.....	6
CAPÍTULO II: Impacto en el Transporte Marítimo Internacional.....	12
2.1 Disrupciones en las Rutas y Operaciones Marítimas.....	12
2.1.1 Flota fantasma – <i>Dark Fleet</i>	12
2.2 Alteraciones en los flujos de transporte marítimo global.....	15
2.3. Desafíos logísticos y operativos para las compañías navieras.....	17
2.4 Mercado de fletes.....	19
2.5 Cambios en los Contratos de Transporte «Charter Party» y Pólizas de seguro.....	23
2.5.1 Adaptación de los contratos de fletamento Marítimo «Charter Party» antes las sanciones internacionales.....	23
2.5.2 Posición de la industria asegurada - Clubs de <i>P&I</i> –.....	32
CAPÍTULO III: Impacto en el Mercado Energético Global.....	37
3.1 Alteraciones en la Oferta y Demanda de Crudo.....	37
3.1.1 Reducción de las exportaciones de crudo venezolano y su impacto en el mercado global.....	37
3.1.2 Respuestas de los principales actores del mercado energético.....	45
3.2 Volatilidad de Precios del Crudo y Mercado.....	47
3.2.1 Análisis de la fluctuación de precios como consecuencia de las sanciones.....	47
3.2.3 Perspectivas a corto y largo plazo para el mercado energético global.....	55
CAPÍTULO IV: Consideraciones Legales y Políticas.....	60
4.1. Marco Legal Internacional y Nacional.....	60
4.1.1 Legislación internacional y nacional relacionada con las sanciones al crudo.....	60
4.1.2 Implicaciones legales para los actores del transporte marítimo y del mercado energético.....	62
4.2. Impacto Político y Diplomático.....	65

4.2.1 Evaluación de las relaciones diplomáticas y políticas entre los países involucrados.	65
4.2.2 Consideraciones sobre posibles cambios en las políticas gubernamentales y su efecto en el mercado.	68
CAPÍTULO V: Conclusiones y Recomendaciones	70
5.1 Conclusiones	70
5.1.1 Resumen de los hallazgos y conclusiones clave	70
5.1.2 Contribuciones al conocimiento y posibles áreas de investigación futura	71
5.2 Recomendaciones.....	73
5.2.1 Medidas para mitigar los efectos adversos de las sanciones en el transporte marítimo y el mercado energético.	73
5.3 Consideraciones para los actores gubernamentales, empresariales y de la sociedad Civil	76
Referencias:.....	78
Anexos.....	81

CAPÍTULO I: Introducción y Contextualización

I. Introducción

1.1 Planteamiento del problema.

Venezuela, el país prometido, conocido por poseer las mayores reservas probadas¹ de crudo del mundo, con un total de 303 mil millones de barriles² lo cual se traduce en un 19,5% de reservas a nivel global. Y esto, sin mencionar los otros recursos naturales que ostenta, como, por ejemplo; Gas Natural, Energía Hidroeléctrica, Bauxita, Oro, Hierro, Diamantes, Cobre, Plomo.

A este territorio rico en recursos naturales debemos añadirle la ubicación estratégica de entrada a Suramérica, su acceso al Mar Caribe y Océano Atlántico hacen de este país una pieza fundamental en el suministro de energía y transporte marítimo, teniendo estos datos en consideración, podemos reconocer la importancia geopolítica a la que Venezuela ha estado sometida a lo largo de la historia, atrayendo los intereses de grandes potencias, como Estados Unidos, China y Rusia.

Desde el 24 agosto de 2017, Venezuela ha recibido distintos tipos de sanciones, tanto de índole individual como financieras hasta convertirse en sanciones sectoriales dirigidas al Petróleo y gas, con la supuesta finalidad de promover la democracia y estabilidad social. En principio, estas medidas fueron dictadas por el órgano ejecutivo de Estados Unidos y continuadas por la Unión Europea.

En este proyecto de investigación nos centraremos únicamente en aquellas que afectan al sector del crudo, así como sus consecuencias en el transporte marítimo internacional y su influencia en el mercado energético.

Las sanciones han forzado a las navieras a evitar puertos venezolanos y a reconfigurar rutas, aumentando los costos operativos y el tiempo de tránsito. Esto genera una incertidumbre en la logística global, afectando a las compañías que transportan y distribuyen crudo. La necesidad de cumplir con las regulaciones y evitar penalidades ha

¹ Las reservas probadas son las cantidades estimadas de los mencionados hidrocarburos, de las cuales—según datos económicos, de geociencias e ingeniería— se tiene certidumbre razonable que pueden ser comercializables en años futuros, se encuentran en yacimientos conocidos; esto bajo condiciones económicas, leyes y métodos de operación existentes a una fecha específica (*Securities and Exchange Commission* en Comisión Nacional de Hidrocarburos, 2019)

² OPEP, «Informe Anual 2023», Equipo de Análisis de la OPEP, Doc. ASB, Viena, Junio, 2023, pp. 21-23.

llevado a algunas navieras a reducir su flota disponible para el transporte de crudo venezolano. La reducción en la disponibilidad del crudo venezolano ha creado una brecha en el suministro que otros productores han tratado de llenar, a menudo a un costo mayor. Esto ha contribuido a la volatilidad en los precios del petróleo, afectando la economía global y la seguridad energética de varios países. Las sanciones también han incentivado la aparición de mercados alternativos y acuerdos bilaterales que buscan esquivar las restricciones impuestas. La política de sanciones, liderada principalmente por Estados Unidos ha restringido las transacciones financieras y la comercialización del petróleo venezolano, afectando tanto a las economías dependientes de este recurso como a las cadenas de suministro y la logística marítima internacional.

1.2 Objetivos de la investigación

1. Analizar el impacto de las sanciones en la logística y operatividad del transporte marítimo internacional.
2. Evaluar las alteraciones en las rutas y costos de transporte marítimo debido a las sanciones.
3. Examinar la influencia de la reducción de exportaciones de crudo venezolano en la estabilidad y precios del mercado energético.
4. Identificar las estrategias adoptadas por las navieras y los países importadores para mitigar los efectos de las sanciones.

1.3 Justificación de la relevancia del estudio.

El estudio de esta problemática es crucial para comprender las complejas interrelaciones entre las políticas internacionales, el transporte marítimo y el mercado energético. La identificación de los impactos y la formulación de estrategias de mitigación pueden ofrecer valiosas contribuciones tanto a la literatura académica como a la práctica empresarial y la formulación de políticas. Este análisis es especialmente relevante en un contexto donde la seguridad energética y la eficiencia logística son fundamentales para la economía global.

1.4 Contexto del Crudo Venezolano en el mercado energético internacional.

1.4.1. Breve historia de la industria petrolera venezolana

Si bien la explotación comercial del petróleo en Venezuela comenzó a partir de 1875, los primeros brotes naturales de petróleo durante el terremoto de 1812 fueron algunos de los primeros indicios de las vastas reservas de crudo que se encontraban bajo el suelo venezolano. Esto contribuyó al reconocimiento inicial de Venezuela como una región rica en hidrocarburos, mucho antes del auge petrolero que comenzaría en el siglo XX.

La historia nos ha enseñado que de los conflictos nacen oportunidades y eso fue lo que experimentó la Venezuela de la década de los `70, cuando los países de Medio Oriente, principales suministradores de petróleo de E.U.A impusieron un boicot a la venta y envío de petróleo como castigo político por su apoyo a Israel en la *Guerra del Yom Kippur*³.

En el intento de ejercer soberanía sobre los recursos naturales, surge la necesidad de crear una organización dispuesta a proteger y velar los intereses de los países petroleros ante el monopolio creado por las “Siete Hermanas”⁴, esto fue lo que promovió la unificación de Venezuela, Irán, Irak, Kuwait en la conferencia de Bagdad de 1960 para crear la Organización de Países Exportadores de Petróleos,

El apoyo de Estados Unidos dio como resultado al embargo de petróleo que luego fue afectando a Canadá, Japón, Países Bajos, Reino Unido, Portugal, Zimbabue y Sudáfrica. Esta drástica medida fue el origen de lo que hoy conocemos como la “Crisis del petróleo de 1973”, Venezuela, aunque no participó directamente en el embargo,

³ La guerra del Yom Kipur, guerra del Ramadán o guerra de octubre, también conocida como la guerra árabe-israelí de 1973, fue un conflicto bélico librado por la coalición de países árabes abanderada por Egipto y Siria contra Israel desde el 6 al 25 de octubre de 1973.

⁴ Las Siete Hermanas fue el nombre dado a un grupo de siete grandes compañías petroleras internacionales que dominaron la industria petrolera mundial durante gran parte del siglo XX, especialmente entre las décadas de 1940 y 1970. Originalmente compuestas por: Standard Oil of New Jersey (ahora ExxonMobil), Royal Dutch Shell, British Petroleum (BP), Standard Oil of New York (ahora Chevron), Gulf Oil (ahora parte de Chevron), Texaco (ahora parte de Chevron) Mobil (anteriormente Socony-Vacuum, ahora ExxonMobil)

apoyó las decisiones de la OPEP para reducir la producción y aumentar los precios del crudo.

La restricción en la producción y las exportaciones resultó en un aumento drástico en los precios del petróleo, que subieron de aproximadamente \$3 por barril antes de la crisis a alrededor de \$12 por barril en 1974⁵. Este incremento fue el catalizador para la recesión global que se experimentó el mundo.

La crisis de 1973 marcó un punto de inflexión en el cual los países de la OPEC, incluida Venezuela, demostraron su capacidad para influir en el mercado global de energía, desafiando el dominio de las grandes compañías petroleras occidentales conocidas como las "Siete Hermanas".

1.4.2 Importancia Geopolítica de Venezuela

La proximidad a grandes mercados es lo que hace a Venezuela un punto estratégico en la distribución y abastecimiento a importantes mercados de consumo en América del Norte, América Latina y el Caribe. Esto históricamente le permitió exportar petróleo de manera eficiente a Estados Unidos y países del Caribe, utilizando rutas de envío relativamente cortas. Además, cuenta con una red de puertos e instalaciones de refinación que han sido vitales para el comercio petrolero. A pesar de las sanciones y la reducción de producción, sigue siendo un punto de tránsito clave para los suministros energéticos en la región.

Venezuela ha buscado expandir su influencia geopolítica a través de alianzas estratégicas basadas en el petróleo. Ha establecido acuerdos de suministro energético con países como China, Rusia, e India, que buscan asegurar el acceso a las reservas de crudo venezolanas a cambio de inversión y apoyo financiero. Muchos de estos acuerdos fueron consecuencia de las sanciones de EE. UU. al crudo venezolano.

La importancia geopolítica como suministrador de energía radica en sus vastas reservas de petróleo, su rol histórico en la OPEP, y su capacidad para influir en el mercado energético global. Aunque enfrenta desafíos significativos, sigue siendo un actor

⁵ YERGIN, Daniel, *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power*, Simon & Schuster, Nueva York, 1991.

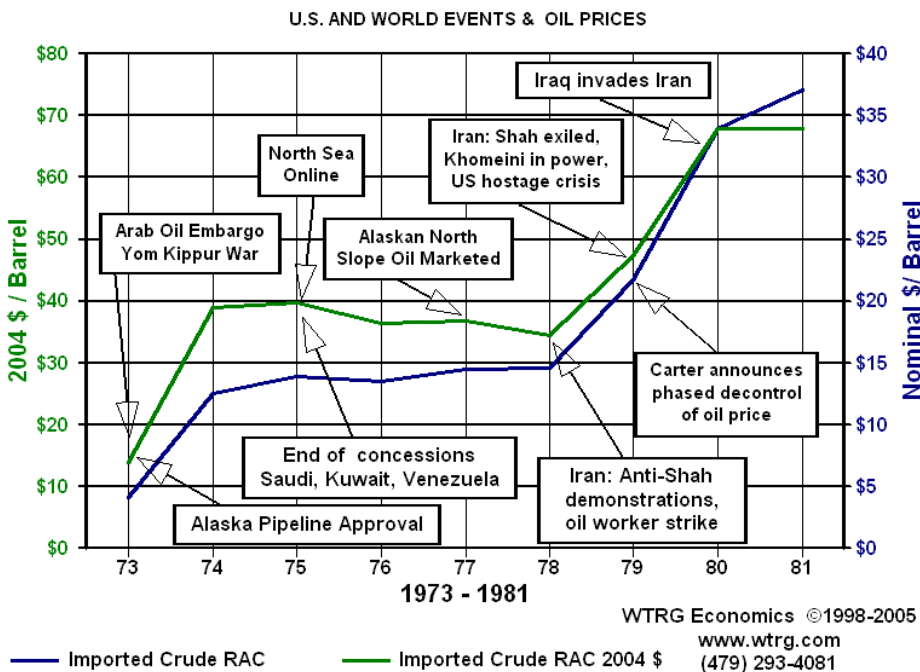
clave en el escenario energético mundial, con potencial para recuperar y posiblemente expandir su influencia en el futuro.

La situación política y económica de Venezuela tiene un impacto significativo en el suministro global de energía. La inestabilidad interna, problemas económicos, y sanciones han afectado la producción y exportación de petróleo. Esto ha creado incertidumbre en los mercados globales y ha influido en las políticas de seguridad energética de muchos países.

La recuperación o colapso de la industria petrolera venezolana tiene el potencial de alterar la oferta y los precios del petróleo a nivel mundial, lo que subraya su importancia geopolítica.

La siguiente gráfica ilustra cómo, a pesar de las crisis mundiales, Venezuela pudo capitalizar las altas demandas y precios del crudo para fortalecer su economía y aumentar su influencia en la industria petrolera global. Sin embargo, también muestra el inicio de una dependencia significativa del petróleo que tendría consecuencias a largo plazo en la economía venezolana, especialmente cuando los precios cayeran en décadas posteriores.

Gráfico 1.1 Impacto de los Eventos Geopolíticos Mundiales en los Precios del Petróleo y su Influencia en la Economía Petrolera de Venezuela (1973-1981)



Fuente: *WTRG Economics*

1.4.3 Imposición de sanciones al crudo venezolano.

La primera orden ejecutiva que bloqueó las propiedades y suspendió la entrada de personas que contribuían a la situación en Venezuela, se emitió bajo la administración de Barack Obama. Obama declaró una emergencia nacional, calificando la situación en Venezuela como una "amenaza inusual y extraordinaria para la seguridad nacional y la política exterior de Estados Unidos". Esta declaración fue clave porque dio la base legal para las sanciones iniciales y justificó acciones adicionales en años posteriores.

Posteriormente, la administración de Donald Trump intensificó las sanciones a partir de 2017, ampliándolas significativamente para incluir restricciones financieras y comerciales que buscaron aislar económicamente al gobierno de Maduro, especialmente el acceso al mercado petrolero y financiero estadounidense.

En este trabajo de investigación se hará énfasis en aquellas Ordenes Ejecutivas que han afectado la directa e indirectamente la comercialización del crudo venezolano. Por ejemplo: O.E N°: **13808, 13835, 13850**.

Línea cronológica de las sanciones emitidas por el gobierno de EE. UU. hacia Venezuela:

1. **Orden Ejecutiva 13692** - Bloqueo de propiedades y suspensión de entrada a personas que contribuyen a la situación en Venezuela - 8 de marzo de 2015
Motivo: Ante la situación de crisis política y social en Venezuela, el gobierno de EE. UU. declaró una emergencia nacional. Este decreto buscaba limitar las actividades de ciertos funcionarios venezolanos que el gobierno estadounidense consideraba responsables de violaciones de derechos humanos, represión de manifestantes y corrupción.
Finalidad: Bloquear las propiedades en Estados Unidos y prohibir la entrada al país de individuos considerados responsables de la crisis en Venezuela.
2. **Orden Ejecutiva 13808** - Imposición de sanciones adicionales respecto a la situación en Venezuela - 24 de agosto de 2017

Motivo: Dada la intensificación de la crisis económica y política en Venezuela, y las acusaciones de corrupción y represión gubernamental, EE. UU. decidió ampliar las sanciones.

Finalidad: Prohibir el comercio con determinados bonos venezolanos de la petrolera estatal PDVSA. De ese modo, Venezuela no puede tomar crédito del sistema financiero de EE. UU. ni vender activos, restringiendo el acceso a los mercados financieros y la obtención de divisas.

3. **Orden Ejecutiva 13827** - Nuevas medidas respecto a la situación en Venezuela - 19 de marzo de 2018

Motivo: Como respuesta a la emisión de la criptomoneda venezolana "Petro" (respaldada por el petróleo venezolano), que el gobierno de EE. UU. consideró una estrategia para evadir las sanciones previas.

Finalidad: Prohibir a ciudadanos y empresas estadounidenses participar en transacciones relacionadas con el "Petro" para evitar que el gobierno venezolano accediera a fondos internacionales.

4. **Orden Ejecutiva 13835** - Prohibición de ciertas transacciones adicionales con respecto a Venezuela - 21 de mayo de 2018

Motivo: Tras las elecciones presidenciales de 2018 en Venezuela, consideradas fraudulentas por EE. UU., se decidió intensificar las sanciones.

Finalidad: Restringir aún más el financiamiento del gobierno venezolano, prohibiendo a individuos y entidades estadounidenses comprar deudas o activos vinculados a entidades públicas de Venezuela.

5. **Orden Ejecutiva 13850** - Bloqueo de propiedades de personas adicionales que contribuyen a la situación en Venezuela - 1 de noviembre de 2018

Motivo: Ante la situación de corrupción en sectores clave, como el petróleo, EE. UU. emitió sanciones específicas contra personas y empresas que contribuyen a la crisis política y económica.

Finalidad: Bloquear propiedades de individuos y entidades relacionadas con el sector petrolero (Petróleos De Venezuela S.A), limitando el financiamiento que podría ser utilizado por el gobierno para sostenerse.

6. **Orden Ejecutiva 13857** - Medidas adicionales para enfrentar la emergencia nacional respecto a Venezuela - 25 de enero de 2019

Motivo: En un contexto de crisis humanitaria, política y social EE. UU. decidió expandir el alcance de las sanciones.

Finalidad: Ampliar la definición del “Gobierno de Venezuela” para incluir a todas las agencias y entidades, limitando así aún más el acceso a los recursos venezolanos en el sistema financiero estadounidense.

7. **Orden Ejecutiva 13884** - Bloqueo de propiedades del gobierno de Venezuela - 5 de agosto de 2019

Motivo: Con el fin de intensificar la presión sobre el gobierno de Nicolás Maduro, EE. UU. ejecutó esta sanción.

Finalidad: Bloquear de manera completa todas las propiedades del gobierno venezolano en territorio estadounidense, incluyendo las de empresas estatales, con el objetivo de limitar el ingreso de divisas al gobierno y presionar por un cambio de gobierno.

La prohibición de la comercialización del crudo venezolano por parte de los Estados Unidos comenzó con las sanciones impuestas por la **Orden Ejecutiva 13850**⁶, emitida el 1 de noviembre de 2018 por el entonces presidente de los EE. UU., Donald Trump. Esta orden ejecutiva estableció un marco legal para sancionar a las personas y entidades que operaban en sectores clave de la economía venezolana, incluyendo el sector del petróleo. Aunque esta orden ejecutiva no prohibió inmediatamente la compra de crudo venezolano, sí estableció las bases para las sanciones posteriores, incluidas aquellas que restringían las transacciones con la estatal petrolera Petróleos de Venezuela, S.A. (PDVSA), que es el principal productor y exportador de petróleo de Venezuela.

⁶ OFICINA DEL PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS, «Blocking Property of Additional Persons Contributing to the Situation in Venezuela», Federal Register, V. 83, 2018, pp. 55243-55245.

Las sanciones específicas contra PDVSA, anunciadas el 28 de enero de 2019, marcaron el punto de inflexión en la prohibición de la comercialización del crudo venezolano (Orden Ejecutiva 13857)⁷.

El Departamento del Tesoro de EE. UU. impuso restricciones a PDVSA, bloqueando todos sus activos y prohibiendo a las personas y entidades estadounidenses participar en transacciones con PDVSA, salvo excepciones con licencias específicas.

El Departamento del Tesoro de EE. UU., a través de la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC), ha incluido a buques específicos y a compañías navieras en su lista de personas bloqueadas (Lista SDN) por transportar petróleo venezolano. Estos buques y compañías enfrentan la congelación de activos y la prohibición de realizar transacciones en dólares estadounidenses, lo que en la práctica les impide operar a nivel internacional.

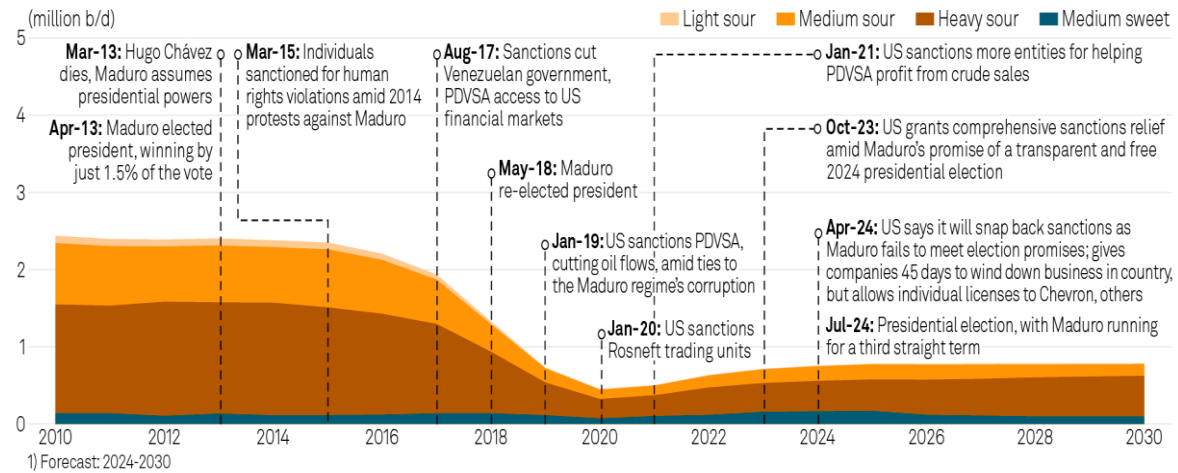
Las sanciones han generado un efecto dominó en múltiples sectores, desde el energético hasta el financiero, forzando a Venezuela a buscar soluciones alternativas y adaptarse a las restricciones impuestas.

Esto ha derivado en un mercado paralelo de transporte, un sistema de evasión en el comercio y una dependencia creciente de aliados específicos, lo que mantiene la situación en un estado de volatilidad e incertidumbre para el país y para el mercado global de crudo pesado.

La combinación de sanciones económicas, amenazas de sanciones secundarias, problemas de seguridad, falta de asegurabilidad, y desafíos logísticos ha hecho que muchos buques mercantes y compañías de transporte marítimo eviten operar en puertos venezolanos. Esto ha exacerbado la crisis económica en Venezuela al dificultar la importación de bienes esenciales y la exportación de petróleo, la principal fuente de ingresos del país.

⁷ «Las sanciones afectarán a los márgenes de las refinerías estadounidenses. Ahora tendrán que importar crudo pesado de Oriente Medio con sobreprecio. Las refinerías estadounidenses estarán entre las grandes perdedoras, como hemos señalado antes» Rodríguez-Masiu, P. (2019). *Impacto de las sanciones de Venezuela en las refinerías estadounidenses*. Rystad Energy.

Gráfico 1.2 Evolución de la Producción Petrolera de Venezuela y el Impacto de las Sanciones (2010-2030)



Fuente: *S&P Global Commodity Insights, S&P Global Commodities at Sea, PDVSA.*

En esta imagen se puede apreciar la evolución de la producción de petróleo en Venezuela, en millones de barriles diarios (b/d), segmentada por tipos de crudo (ligero ácido, medio ácido, pesado ácido y medio dulce) entre 2010 y una proyección a 2030. Los colores en la gráfica representan distintos tipos de crudo, lo cual permite visualizar cómo han cambiado las proporciones en la producción de cada tipo a lo largo de los años.

Un breve análisis de las etapas:

2010-2013: Durante este período, la producción de crudo en Venezuela se mantuvo en niveles altos, con una mezcla significativa de crudo medio y pesado ácido. Tras la muerte de Hugo Chávez en marzo de 2013, Nicolás Maduro asumió la presidencia y, más tarde, ganó la elección en abril de 2013.

2014-2019: Con el inicio de las sanciones a partir de 2015, la producción comenzó a declinar. Las primeras sanciones fueron contra individuos por violaciones de derechos humanos y se intensificaron en 2017, afectando directamente al gobierno venezolano y a la estatal PDVSA. La situación empeoró en 2019 con sanciones adicionales de EE. UU. dirigidas a cortar el flujo de ingresos provenientes de las exportaciones de petróleo, lo cual generó una caída más pronunciada en la producción.

2020 en adelante: Las sanciones se extendieron a unidades de comercio específicas como Rosneft, y la producción continuó en descenso. En 2021, EE. UU.

sancionó a entidades involucradas en la comercialización del crudo venezolano. Desde 2023, se vislumbra un alivio de sanciones condicionado al compromiso de Maduro de realizar elecciones transparentes en 2024.

Proyección hacia 2030: La gráfica proyecta una producción estabilizada pero baja en comparación con la década anterior, indicando que, a menos que se alivien las sanciones y se invierta en infraestructura, Venezuela no logrará recuperar sus niveles de producción anteriores.

CAPÍTULO II: Impacto en el Transporte Marítimo Internacional

2.1 Disrupciones en las Rutas y Operaciones Marítimas.

2.1.1 Flota fantasma – *Dark Fleet*

Cuando Venezuela perdió el acceso al mercado internacional de crudo, era inevitable eludir la catástrofe económica para un país completamente monoprodutor y altamente dependiente de la comercialización de su crudo. Según datos del Fondo Monetario Internacional el 96% de divisas que entran a Venezuela son provenientes de la exportación del petróleo. Por lo que dejar de “*exportar*” petróleo no era una opción para Venezuela.

No es la primera vez que un país acude a prácticas turbias para comercializar algún producto sancionado, como antecedentes tenemos los casos de Rusia e Irán, que han desarrollado una metodología para crear una flota “alternativa” de buques capaces de operar sin dejar registro alguno de sus tráficos y transacciones, conocidas en el mundo marítimo como “*dark fleet*”.

Venezuela no ha sido la excepción: navegar fuera del radar ha sido la solución que ha ayudado a evadir los estragos de las sanciones. Esta estrategia ha permitido a Venezuela comercializar su petróleo en rutas dentro del Caribe y principalmente Asia.

Para evitar la detección de los barcos que transportan petróleo venezolano, las embarcaciones apagan sus transpondedores de identificación automática (AIS), que son dispositivos obligatorios por la ley marítima internacional para rastrear la ubicación de los barcos. Apagar el AIS permite a las embarcaciones operar fuera de los radares internacionales, lo que les da la apariencia de “fantasmas”, ya que desaparecen de los sistemas de seguimiento por satélite. Esto es ilegal, pero se ha convertido en una táctica común utilizada por Venezuela y otros países sancionados.

Los barcos involucrados en estas actividades clandestinas a menudo cambian de nombre, bandera y registro con frecuencia. Esto les permite operar bajo diferentes identidades, haciendo que sea más difícil rastrear el origen de las embarcaciones y su carga.

Otra táctica utilizada por la flota fantasma es el traspaso de crudo entre barcos en alta mar, conocido como “transferencias barco a barco” (STS). En este proceso, un barco

cargado con petróleo venezolano transfiere su carga a otro barco en mar abierto, lejos de los puertos o radares internacionales. Esto disfraza aún más el origen del petróleo, ya que el barco receptor puede luego llevar el crudo a puertos internacionales sin que el origen sea proveniente de Venezuela.

Uno de los lugares más comunes para realizar esta práctica es Malasia, gracias a su cercanía con Singapur (gran suministrador de combustible a nivel mundial), que ha tomado gran relevancia en juego político y económico. Según registros de *Refinitiv Eikon*, las importaciones de China desde Malasia en 2019 fueron un 400% superiores a los niveles registrados solo tres años antes, marcando la cifra más alta jamás registrada.⁸ Lo cual resulta bastante curioso ya que históricamente, Malasia no ha sido un país dedicado a la comercialización del petróleo.

Con la imposibilidad de vender crudo directamente a los mercados occidentales, Venezuela recurrió a nuevos socios comerciales, principalmente China e India, quienes siguen siendo compradores importantes del petróleo venezolano, aunque con métodos poco ortodoxos. El petróleo sancionado venezolano se vende a menudo con grandes descuentos y se mezcla con otros crudos para enmascarar su origen, lo que hace que sea más difícil rastrear su procedencia y eludir las sanciones.

De acuerdo con *Lloyd's Maritime Intelligence*, se estima que varios buques que partieron de Venezuela con cargamentos de fuel oil realizaron maniobras sospechosas en aguas territoriales de Trinidad y Tobago. Tras ingresar brevemente en la zona económica exclusiva de esta nación insular, reanudaron su curso hacia destinos internacionales como Gibraltar y Singapur.

Para que un buque sea considerado parte de «flota oscura» debe reunir ciertos requisitos⁹: Tener una antigüedad mínima de 15 años, ser de propiedad anónima o contar con una estructura corporativa que dificulte identificar a su dueño real, dedicarse

⁸ “*Instead, 15 tankers whose routes were reviewed by Reuters left Venezuela and first headed for the coast of Malaysia, tracking data show. A few miles offshore, in the Malacca Strait, each rendezvoused with a second, empty tanker that had pulled alongside*” COHEN, J. y PARRAGA, A., «Tanker routes and their impact on Venezuelan oil exports», Congreso Internacional de Transporte Marítimo, Asociación Internacional de Transporte Marítimo, Ciudad de Panamá, marzo, 2020, pp. 1-10, s.e.

⁹ Estas prácticas están detalladas en las directrices del Departamento de Estado de EE. UU., publicadas en mayo de 2020.

exclusivamente al comercio de petróleo en mercados autorizados y emplear prácticas de transporte engañosas que buscan dificultar la trazabilidad en el mercado.

Por otra parte, se ha perfeccionado el *False berthing* (falso atracadero), la estrategia por excelencia destinada para evadir sanciones internacionales. Inicialmente asociada con buques iraníes, esta modalidad permite a los tanqueros obtener documentos que presentan un puerto diferente al real como punto de origen. En este caso, la intención parecía ser obtener un *bill of lading*¹⁰ que indicara a Trinidad y Tobago en lugar de Venezuela como el puerto de salida.

Gráfico 2.3 Representación gráfica de la operativa de la flota fantasma.



Fuente: *Lloyd's List Intelligence / Seasearcher*

¹⁰ El Conocimiento de Embarque es crucial en las operaciones marítimas ya que asegura que la mercancía se transporta conforme a las condiciones pactadas y protege los intereses tanto del remitente como del destinatario. Además, facilita la transferencia de propiedad durante el viaje y es un requisito legal para liberar la carga en el puerto de destino.

En la siguiente imagen, obtenida de *Lloyd's List Intelligence*, se muestra el seguimiento de un buque tanquero, identificado como "Orion", entre abril de 2022 y abril de 2023. Este buque sigue una trayectoria irregular, que incluye múltiples cambios de ruta y destinos en varios continentes, un patrón común en los llamados buques de la "*dark fleet*" o flota oscura. Estos buques suelen involucrarse en el transporte de petróleo proveniente de países sancionados, como Venezuela e Irán.

El recorrido del buque comienza en Venezuela, pasa por el Atlántico, cruza hacia el Golfo Pérsico y llega hasta el sudeste asiático. La ruta muestra paradas y desviaciones inexplicables, lo que puede indicar tácticas para evitar rastreos o la supervisión de las autoridades internacionales. Este comportamiento es característico de los buques involucrados en actividades relacionadas con el comercio de petróleo sancionado

2.2 Alteraciones en los flujos de transporte marítimo global.

Tradicionalmente, el crudo venezolano era exportado a países como Estados Unidos y varios mercados europeos. Sin embargo, tras las sanciones, Venezuela ha redirigido sus exportaciones a países aliados o con menor cumplimiento de las sanciones, como China, India, y en menor medida, Malasia y Singapur. Este cambio ha alterado las rutas marítimas establecidas, aumentando las distancias y la complejidad de las travesías. Los tanqueros venezolanos, que antes navegaban rutas más directas a la costa del Golfo de Estados Unidos o Europa, ahora se ven obligados a tomar trayectorias más largas hacia Asia, lo que ha incrementado la congestión en vías estratégicas como el Canal de Panamá y el Estrecho de Malaca.

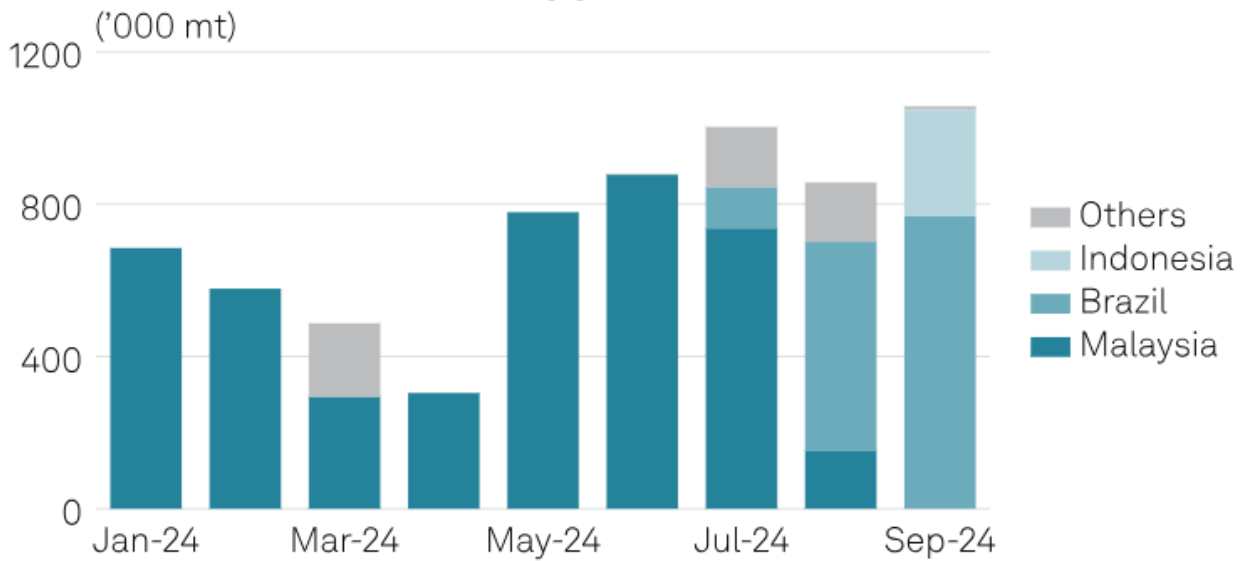
Un ejemplo documentado es el uso de Malasia como un punto intermedio en el comercio del crudo venezolano. Según informes de **Reuters**, varios buques que transportaban petróleo venezolano han descargado su carga en aguas de Malasia, donde se ha redistribuido a otros buques para ser enviados a China, ocultando así su verdadero origen. Estas prácticas no solo modifican las rutas establecidas, sino que también incrementan los costos logísticos y los tiempos de transporte.

Malasia ha sido el principal proveedor de mezcla de betún para China durante la última década. Los crudos pesados venezolanos, especialmente el “Merey 16”¹¹, han ido convirtiéndose gradualmente en el componente principal de los barriles de mezcla de betún que se dirigen a China. Desde 2019, Malasia ha manejado casi todas estas cargas de América Latina, emitiendo certificados de origen y renombrándolas como mezcla de betún para eludir impuestos, restricciones de importación y sanciones impuestas por Estados Unidos.

Este enfoque ha permitido a Malasia mantener su relevancia en el suministro de productos derivados del petróleo al mercado chino, al mismo tiempo que navega por el complicado entorno regulatorio que rodea el comercio de crudo pesado venezolano.

Gráfico 2.4 Evolución de los Principales Proveedores de Mezcla de Betún de China (Enero-Septiembre 2024)

China’s bitumen blend suppliers



Source: China’s General Administration of Customs

Fuente: Administracion General de Aduanas de China.

La industria marítima se ha visto obligada a adaptarse a un entorno en el que la evasión de sanciones y la trazabilidad de los cargamentos son cada vez más difíciles de

¹¹ El crudo Merey es de un tipo único, por su alto contenido de azufre y su densidad de 16 grados API. Es un recurso estratégico para Venezuela y cotiza en la cesta de la OPEP. Contiene mayor proporción de hidrocarburos, lo que dificulta su proceso de refinado pero también puede producir una mayor cantidad de productos de alto valor como el diesel.

monitorear, afectando tanto a los operadores logísticos como a las compañías aseguradoras.

2.3. Desafíos logísticos y operativos para las compañías navieras.

Uno de los desafíos operativos más notables es la necesidad de redirigir el crudo venezolano hacia mercados más lejanos. Antes de las sanciones, el principal destino del petróleo venezolano era Estados Unidos y otros países cercanos, lo que permitía rutas más cortas y eficientes.

Históricamente, el tráfico marítimo entre Venezuela y Estados Unidos es conocido como “Ruta del Caribe” que era cubierta por buques como Suezmaxes y Aframax, ideales por su capacidad de transportar hasta un millón de barriles de petróleo. Dada la relación de cooperación y comercialización entre ambos países, las grandes compañías petroleras decidieron invertir en sus refinerías (en el Golfo Americano se encuentran las refinerías más avanzadas tecnológicamente del mundo y están equipadas para procesar este tipo de crudo pesado y extrapesado). Empresas como Citgo, filial de la petrolera estatal venezolana PDVSA, y otras refinerías en Texas y Luisiana, invirtieron en infraestructura para procesar grandes cantidades de crudo pesado venezolano, lo que creó una dependencia mutua que parecía ser idónea, ya que Estados Unidos tenía un suministro confiable de crudo pesado de Venezuela, mientras que Venezuela tenía un comprador estable y de gran capacidad que podía manejar su petróleo de difícil refinación.

Desde la imposición de sanciones al crudo venezolano, las refinerías estadounidenses, especialmente aquellas en la costa del Golfo de México, han enfrentado el desafío de reemplazar el crudo pesado venezolano, un insumo clave en sus procesos de refinación. Tradicionalmente, estas refinerías estaban configuradas para procesar crudos pesados y con alto contenido de azufre, como el venezolano.

Para suplir esta carencia, muchas refinerías han recurrido a importaciones de crudo pesado de otros países, como Canadá, que exporta crudo bituminoso mediante oleoductos y ferrocarril, sin embargo, este crudo enfrenta restricciones logísticas debido a la limitada capacidad de oleoductos y altos costos de transporte.

También han incrementado la compra de crudos pesados de países como México, no obstante, México enfrenta declives en su capacidad de exportación, ya que priorizan el suministro a sus propias refinerías como parte de políticas de autosuficiencia energética (por ejemplo, las inversiones de México en el sistema de refinación de Pemex). Siguiendo con el hilo de Latinoamérica, Brasil y Colombia no producen crudos pesados en las cantidades necesarias para satisfacer completamente la demanda de Estados Unidos, además, los crudos pesados latinoamericanos no siempre son equivalentes en calidad al venezolano.

En algunos casos, las refinerías han tenido que reconvertir sus procesos para adaptarse al uso de crudos más ligeros provenientes de Estados Unidos (gracias al auge del shale oil) o de otros exportadores globales. Esta adaptación puede implicar ajustes técnicos y, en algunos casos, menores márgenes de refinación, ya que los crudos ligeros requieren menos procesamiento, pero no siempre producen la misma proporción de productos como diésel y fuelóleo.

Aunque las refinerías han implementado estrategias para mitigar el impacto (como diversificación de insumos o alianzas con proveedores), estas medidas no siempre logran compensar completamente la pérdida de rentabilidad asociada con la falta de crudo venezolano. Esto ha llevado a reducciones en los márgenes de beneficios para muchas de ellas, especialmente en el corto y mediano plazo.

Si comparamos la situación “*pre-sanciones*” con la actualidad, la transacción comercial ha dejado de ser atractiva, puesto que una ruta de 07 días ahora se convierte hasta 45 días hacia Asia, esto conlleva a una mayor planificación logística para gestionar costos, disponibilidad y suministro de entrega. Estas rutas más largas incrementan los costos de combustible, tripulación y mantenimiento de los buques, lo que ha hecho que las tarifas de flete para transportar crudo venezolano aumenten considerablemente. Esto genera un aumento en el uso de transbordos en alta mar (STS)¹² para eludir la detección y facilitar la entrega a destinos más lejanos, lo que añade complejidad logística y riesgos adicionales (ambientales y operacionales).

¹² “One of the earliest STS transfers involved the Adventure, a tanker chartered by a CNPC subsidiary. On July 18, it took on 1.9 million barrels of Venezuelan crude from another vessel in Malaysian waters, then headed for China, Refinitiv Eikon data show.” COHEN, L. y PARRAGA, M., «Special Report: How China got shipments of Venezuelan oil despite U.S. sanctions», Reuters, 12 de junio de 2020, s.e.

Anteriormente, las compañías navieras ofrecían sus servicios sin restricciones, lo que permitía una amplia oferta de buques tanque y precios de flete más bajos. La estabilidad en las rutas y la eficiencia en los puertos reducía los tiempos de espera y carga, agilizando el ciclo logístico.

Además, la menor oferta de buques dispuestos a transportar crudo venezolano ha llevado a un aumento en las tarifas de flete. De hecho, algunos operadores exigen primas de riesgo más altas, lo que incrementa los costos generales de transporte.

2.4 Mercado de fletes

El análisis de datos de exportación de crudo desde 2018 hasta 2024 muestra tendencias claras. Inicialmente, las exportaciones de crudo venezolano se mantuvieron robustas, pero las sanciones de 2019 provocaron un descenso notable, especialmente en los envíos hacia la UE, Reino Unido y Estados Unidos. Estos mercados, que antes representaban el 30% de las exportaciones, bajaron a menos del 10% para 2020. A finales de 2023, el levantamiento temporal de ciertas sanciones permitió una recuperación breve en las exportaciones; sin embargo, esta fue rápidamente revertida por las nuevas restricciones en 2024. Esto sugiere que, a menos que ocurran cambios significativos en la política o reformas en Venezuela, es improbable que las exportaciones vuelvan a alcanzar los niveles previos a 2019. Esta disminución en los volúmenes exportados de Venezuela afecta directamente a los refinadores en la Costa del Golfo de EE.UU. y en la India, quienes dependen del crudo pesado venezolano debido a la disminución de suministros en otras regiones.

El aumento en las exportaciones hacia destinos en Asia, especialmente China, incrementó la demanda de VLCCs para rutas largas, desplazando la necesidad de buques Aframax y Suezmax hacia rutas más tradicionales en el Atlántico.

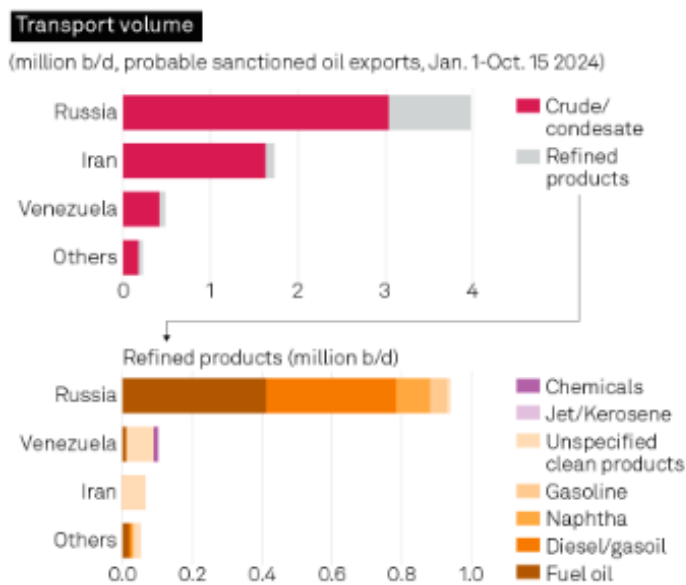
Según un análisis de BIMCO, se prevé un incremento en el volumen de petróleo exportado desde América y un desplazamiento de la demanda hacia Asia. Esto resultaría en mayores distancias de navegación, beneficiando especialmente a los buques de gran capacidad como los VLCC (Very Large Crude Carriers), que predominan en estas rutas comerciales. Para responder a esta demanda, el 70% de la capacidad encargada en 2023 y todos los buques pedidos hasta la fecha en 2024 están programados para

entregarse entre 2026 y finales de 2027. Esto sugiere que los fletes podrían beneficiarse de un crecimiento moderado de la flota hasta que este nuevo tonelaje entre en operación.

A partir de 2026, el riesgo de exceso de oferta en el mercado parece reducido, ya que, aunque los encargos han aumentado, la cartera de pedidos sigue siendo baja en comparación con niveles históricos. Sin embargo, aún podrían solicitarse más buques para entrega en 2026 y 2027.

La "dark fleet" representa alrededor del 17% de la flota global de buques cisterna, está compuesta principalmente por embarcaciones vinculadas a Rusia, Irán y Venezuela. Estos países han formado esta red para evadir las sanciones impuestas por Estados Unidos y sus aliados occidentales. A través de empresas opacas, adquirieron buques de segunda mano, lo que les permitió seguir exportando petróleo a países como China e India, los principales destinos de este crudo. En particular, Rusia controla la mayor parte de la flota oscura con 586 barcos, seguida por Irán (155 barcos) y Venezuela (113 barcos). Según datos de S&P Global, el uso de estos buques ha aumentado especialmente desde 2022, cuando la invasión rusa de Ucrania llevó a un aumento en la evasión de sanciones, contribuyendo a la creciente presencia de la flota oscura en los mercados de crudo global.

Gráfico 2.5 Exportaciones de petróleo sancionado: Rusia, Irán y Venezuela dominan la flota oscura en 2024

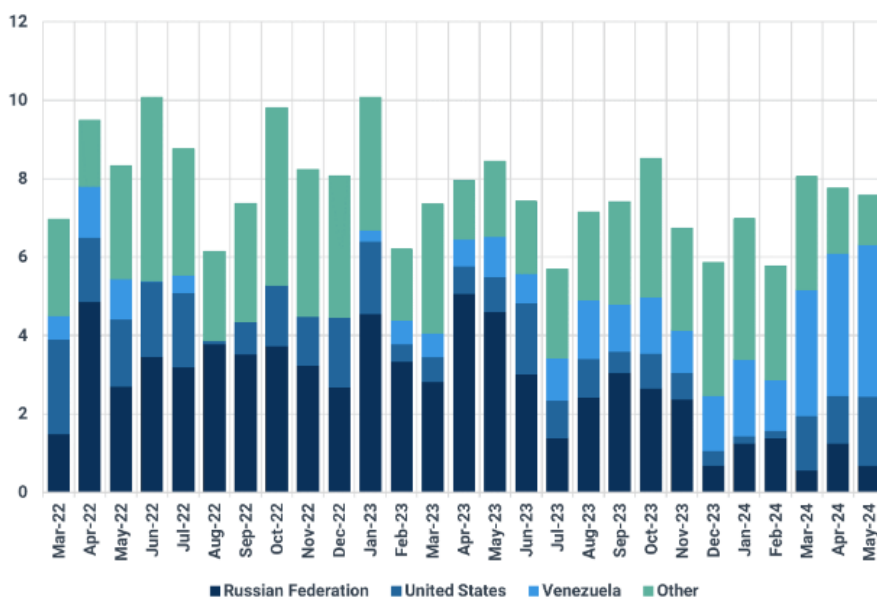


Fuente: S&P Global Commodity Insights, Factbox: Global shadow tanker fleet moves growing volumes of sanctioned oil, 12 noviembre 2024.

El volumen de exportaciones de productos sancionados refleja la cantidad de petróleo y productos derivados que países bajo sanciones, como Rusia, Irán y Venezuela, continúan exportando a pesar de las restricciones impuestas por gobiernos occidentales. La gráfica destaca tanto los crudos como los productos refinados, mostrando cómo estos países se las han arreglado para seguir enviando grandes volúmenes de petróleo, principalmente a mercados como China e India, mediante redes de "flota oscura." Este tipo de datos se refiere al transporte marítimo y la capacidad de los países sancionados para continuar exportando crudo y productos refinados mediante redes de transporte menos visibles. Esto influye en las dinámicas de precios y disponibilidad en el mercado global de fletes, ya que las rutas y el tipo de buques utilizados para el transporte impactan la logística y los costos asociados.

La siguiente gráfica muestra las toneladas-milla de los 35 buques Aframax y Suezmax que cargaron crudo desde Venezuela entre marzo de 2022 y mayo de 2024, clasificados por origen (Federación Rusa, Estados Unidos, Venezuela y otros). Este indicador permite observar la demanda de estos buques en función de las rutas de transporte y los cambios en el mercado de fletes debido a las sanciones y adaptaciones comerciales.

Gráfico 2.6 Ton/Millas transportadas desde Venezuela en Suemaxes y Aframaxes



Fuente: *Maritime News*, May, 31th 2024.

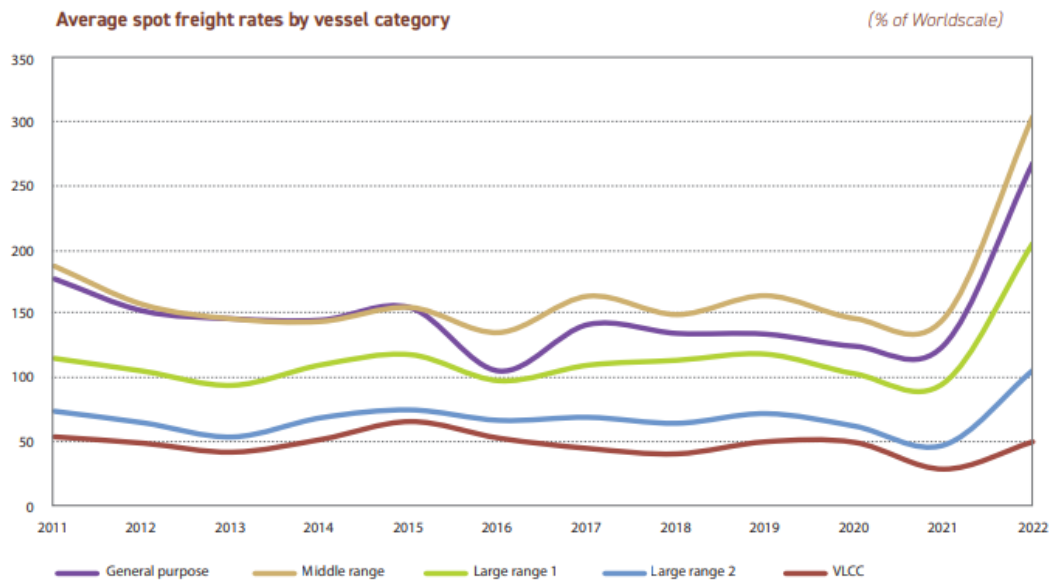
Durante gran parte de 2022 y principios de 2023, los buques de origen ruso tuvieron una alta participación en el tráfico de crudo venezolano. Esto coincide con las sanciones impuestas a Venezuela y Rusia, que limitaron el acceso a buques de países occidentales y forzaron el uso de embarcaciones de origen ruso, menos afectadas por estas restricciones. La demanda de Aframax y Suezmax en esta ruta fue importante, manteniéndose en un nivel constante.

En Octubre, Estados Unidos emitió la Licencia General 44, que autorizó transacciones relacionadas con el petróleo y el gas durante seis meses, tras un acuerdo en Barbados, esto deriva un incremento en la proporción de fletes originados en Venezuela y otros países (representados en verde y azul claro). Esta licencia permitía a las compañías extranjeras reanudar la producción y exportación de petróleo venezolano, especialmente las estadounidenses y otras entidades que cumplen con la normativa de EE. UU.

Sin embargo, la licencia tenía una duración limitada, y estaba sujeta a la condición de que el gobierno venezolano cumpliera con los compromisos de democratización. El vencimiento de esta licencia, sin renovación, implicaría la reimposición total de las sanciones en el sector energético venezolano, restringiendo nuevamente las exportaciones y operaciones petroleras con entidades estadounidenses o relacionadas con EE. UU.

Esto sugiere que, durante este periodo, se recurrió a una mayor variedad de buques para exportar crudo, probablemente con el objetivo de maximizar las exportaciones durante la ventana de alivio en las sanciones. Este cambio incrementó la competencia y afectó las tarifas de flete, favoreciendo a los Aframax que se usaron en rutas hacia el Golfo de México.

Gráfico 2.7 Tendencia de tarifas spot promedio por categoría de buque (% de Worldscale, 2011-2022)



Fuente: OPEC Annual Statistical Bulletin 2023

La caída en el uso de buques de origen estadounidense (en azul oscuro) refleja la reducción de exportaciones hacia EE.UU., especialmente después de la reimposición de sanciones en 2024. Esto coincide con el aumento de la "flota oscura" y los buques de otros orígenes que transportan crudo hacia destinos asiáticos, particularmente China, donde se requiere el uso de VLCC para rutas de larga distancia. Este cambio redujo la necesidad de Aframax (LR1) y Suezmax (LR2) en rutas hacia Norteamérica.

Con la reinstauración de sanciones en 2024, se espera que los buques Aframax y Suezmax vuelvan a competir en rutas más cortas y tradicionales en el Atlántico, aumentando la presión en las tarifas de flete. La disminución de buques de origen ruso a finales de 2023 también indica una adaptación hacia otros mercados debido a la intensificación de sanciones en Europa, lo que limita la flexibilidad de estas embarcaciones en la región.

Una vez más, queda confirmada la vulnerabilidad del mercado a decisiones políticas.

2.5 Cambios en los Contratos de Transporte «Charter Party» y Pólizas de seguro.

2.5.1 Adaptación de los contratos de fletamento Marítimo «Charter Party» antes las sanciones internacionales.

En el sector petrolero, los contratos de fletamento marítimo, conocidos como "charter party", son esenciales para formalizar acuerdos de transporte de crudo y derivados. Tradicionalmente, estos contratos han sido estandarizados, proporcionando una estructura clara y eficiente para el comercio internacional de petróleo.

Los contratos estandarizados de fletamento, como *Shellvoy*, *BPVoy* y *Asbatankvoy*, han sido desarrollados por compañías petroleras y asociaciones marítimas para establecer términos uniformes en el transporte de crudo y productos refinados.

Shellvoy: Creado por Shell, este contrato se adapta a las necesidades específicas de sus operaciones de transporte de petróleo, con cláusulas ajustadas para carga, descarga, y laytime.

BPVoy: Utilizado por British Petroleum, contiene disposiciones específicas para el transporte de crudo, ayudando a reducir disputas al cubrir situaciones comunes en el comercio de hidrocarburos.

Asbatankvoy: Creado por la Asociación de Brokers de Buques de América, es uno de los contratos más usados en la industria, especialmente en el mercado spot de crudo y productos. Es conocido por su claridad en términos de plancha y demoras.

Como se pudo evidenciar a lo largo de esta investigación, el contexto global ha cambiado significativamente con la implementación de sanciones internacionales, por lo que las versiones anteriores de estos contratos, al no incluir cláusulas de sanciones, han quedado obsoletas, ya que no contemplan los riesgos y requisitos legales asociados con las restricciones impuestas.

Esto ha generado la necesidad de adaptar y modificar los contratos existentes para mitigar riesgos legales y operativos, garantizando el cumplimiento normativo en un entorno de transporte marítimo cada vez más regulado. Los contratos de fletamento como *Shellvoy*, *BPvoy*, y *Asbatankvoy* han experimentado cambios significativos en las últimas décadas, especialmente en cuanto a la incorporación de cláusulas relacionadas con sanciones internacionales.

Por ejemplo, *BPvoy* y *Shellvoy* han integrado el cumplimiento de sanciones estadounidenses, incluso si el fletador o el propietario no están directamente sujetos a la ley de EE. UU., ya que estas sanciones a menudo incluyen restricciones sobre terceros.

Shellvoy: Las versiones más recientes de Shellvoy incluyen cláusulas de sanciones más robustas, estableciendo medidas específicas para evitar que el buque esté involucrado en actividades sancionadas y permitiendo la terminación del contrato si surgen riesgos sancionatorios.

BPvoy: Ha adoptado un enfoque similar, detallando la obligación de las partes de cumplir con todas las sanciones aplicables, incluyendo las estadounidenses, incluso si el comercio ocurre fuera de sus fronteras.

Asbatankvoy: Como modelo más estandarizado, ha visto adaptaciones a través de cláusulas adicionales de sanciones, que ahora se añaden con frecuencia a contratos personalizados según las necesidades del propietario y el fletador.

Vale pena mencionar a **INTERTANKO**, la **Asociación Internacional de Propietarios Independientes de Buques Tanque** (International Association of Independent Tanker Owners). Es una organización de membresía global fundada en **1970**, con sede en Oslo, Noruega, y una oficina en Londres, Reino Unido. INTERTANKO representa los intereses de los propietarios independientes de buques tanque, que operan embarcaciones para el transporte de petróleo, productos refinados, productos químicos y gas, sin estar vinculados a empresas petroleras o a gobiernos.

La Cláusula de Sanciones de **INTERTANKO** para los contratos de fletamento de viaje (publicada el 14 de febrero de 2024) es un modelo que ayuda a asegurar el cumplimiento con las sanciones internacionales para el comercio marítimo, especialmente en el transporte de crudo y productos derivados:

"1. Nothing in this Charterparty shall be read so as to require either party to act in any manner which in its reasonable judgment is inconsistent with or prohibited under any applicable laws, regulations or sanctions of the United States of America, United Nations, European Union, United Kingdom,, Switzerland, Singapore and/or other jurisdiction applicable to such party, or their financiers, insurers, or reinsurers ("Competent Authorities") relating to asset freeze, foreign trade controls, trade restrictions, export controls, embargoes, or international boycotts or sanctions of any type ("Sanctions").

2. Each party warrants for themselves in connection with this Charterparty, that they presently do and will, at all times throughout this Charterparty, adhere to any and all Sanctions and are not presently subject to Sanctions. Each party (the indemnifying party) undertakes to indemnify, defend and hold harmless the other party against any and all losses, damages, expenses, liabilities and all associated expenses incurred or sustained by the other party as a result of

the indemnifying party's violation of whatsoever nature of Sanctions in connection with this Charterparty. Upon breach of this Clause, and subject to Clause 6D below, by either party the other party may terminate this Charterparty without prejudice to any of its other rights.

3. Charterers warrant that any orders given to the Vessel will not breach Sanctions. Charterers further warrant that any services or bunkers they supply to the Vessel and any cargo to be loaded, carried and discharged under this Charterparty is not subject to Sanctions and/or does not originate from, nor is supplied by and will not be delivered by or to any person/entity which would result in a breach of Sanctions by reason of that person/entity, or any person/entity owned or controlled by such persons/entities, or known or suspected by Charterers to be acting on behalf of any person/entity, being listed by any of the Competent Authorities (each a "Listed Party") or any person or entity subject to Sanctions in any way whatsoever. Likewise, Owners represent and warrant that the Vessel or any substitute, her equipment, crew, bunkers and any necessities supplied to the Vessel are not owned, financed by or chartered, purchased, supplied or hired (whether through intermediaries or otherwise) from any Listed Party or any person or entity subject to Sanctions.

4. Charterers and Owners each warrant that, in connection with this Charterparty, none of their respective sub-contractors and/or contractual parties (including without limitation sub-charterers, shippers, receivers, cargo interests, bunkers and lubricant suppliers, port agents, port operators, local representatives, managers, disponent owners, head owners, insurers and banks) is a Listed Party or any person or entity subject to Sanctions.

5. Owners further represent and warrant that the Vessel or any substitute, is not a designated vessel under Sanctions.

6. If at any time in the reasonable judgment of a party, the performance of any voyage under this Charterparty is in breach of Sanctions (including but not limited to by reason of previously suspended or withdrawn Sanctions being reintroduced or new Sanctions being imposed), either party may notify the other that it invokes the provisions of this Clause 6.

If such a notice is given:

A) at any time prior to loading, notwithstanding any other provisions, the party not in breach of any Sanctions may cancel the Charterparty and claim damages; or

B) at any time after any part of the cargo has been loaded:

i. if the Vessel remains within the administrative port limits of the loadport, the party not in breach shall have the right to discharge the cargo at the loadport at the risk and expense of the party in breach and/or follow the orders of any relevant Competent Authority;

ii. if the Vessel has left the administrative port limits of the loadport, the parties shall cooperate in finding a mutually acceptable solution to arrange the discharge of any cargo remaining on board the Vessel and follow the orders of any relevant Competent Authority. In the event that no mutually acceptable solution can be agreed within [X] days, the party not in breach shall have the right to sail the Vessel to, and discharge the cargo at, any safe place or port within the originally agreed discharge range or, if not agreed, any safe place or port and/or follow the orders of any relevant Competent Authority. Save where the reason the original voyage could not be performed was the result of Owners' breach of this Clause, if no freight rate for the voyage actually performed is specified in the Charterparty or has been agreed between the parties, Charterers shall be liable to pay the market rate failing which a reasonable rate of freight for the voyage performed, additional time at the demurrage rate, shifting and/or port expenses incurred over and above those that would have been incurred had the Vessel proceeded directly to the final discharge port and all additional costs and expenses in connection with such lawful orders and/or discharge of any such cargo.

C) Charterers shall indemnify Owners against any and all claims brought including but not limited to those made by the owners of the cargo and/or the holders of bills of lading and/or sub-charterers against the Owners by reason of the cargo being discharged at a port different to that agreed under the relevant contract of carriage, in accordance with this Clause 6.

D) Notwithstanding Clauses 2 and 6A above, where Charterers can no longer use the Vessel for the intended voyage since the Owners and/or the Vessel have become in breach of Sanctions or a Listed Party, they shall have the right to terminate this Charterparty only once the Vessel is cargo free but such termination shall be Charterers' sole remedy for the breach save for damages for proven losses directly incurred in relation to the intended voyage where the Owners are in so in breach.

7. Either party shall also be entitled to invoke the above Clause 6 if, as a result of any performance under this Charterparty, it, any company in its group of companies, its insurers, managers or crew or its employees would in that party's reasonable judgment be placed in breach of Sanctions and/or become the subject of adverse action by any Competent Authorities.

8. Upon request, each party shall provide as soon as reasonably practicable to the other party such documentation and/or information as the other party, or their financiers, insurers or reinsurers may reasonably require to assess if any voyage under this Charterparty might be, is, or was subject to Sanctions and/or to assess whether there has been compliance with Sanctions. The party requesting the documentation and/or information is entitled to refuse to proceed with or suspend performance of this Charterparty until such information is provided and they have had a reasonable period of time to consider it before deciding whether to proceed with the voyage. The party responsible for providing the documented information shall be liable for any time lost as a result of delay or failure to provide such documented information in accordance with this Clause. In the event that any voyage is performed pursuant to a specific exemption to Sanctions, the parties shall retain copies of the relevant documentation for a period of minimum 5 years from the date of the final discharge.

9. Charterers warrant that any cargo to be loaded under this Charterparty does not originate from nor has been exported from Russia or where such cargo is to be loaded under this Charterparty, Charterers warrant that it is in compliance with the price cap measures in relation to oil and petroleum products as implemented by the Competent Authorities, as amended from time to time ("Price Cap Measures"), and that Charterers will provide Owners with the required attestations and such documentation as Owners, or their financiers, insurers or reinsurers may reasonably require prior to such cargo being loaded. In the event Charterers become aware of circumstances that provide reasonable cause to suspect the Vessel has or may be involved in trading under this Charterparty in violation of the Price Cap Measures due to cargo loaded on the Vessel by the Charterers, Charterers shall immediately notify Owners in writing and the provisions of Clause 6B shall apply if such notification is made whilst the cargo is on board the Vessel. Charterers shall indemnify Owners and hold Owners harmless against any and all claims, liabilities, delays and losses, damages, costs, penalties and fines whatsoever suffered by the Owners resulting from the violation of the Price Cap Measures.

10. Charterers shall ensure that a clause similar to this shall be incorporated into all sub-charters and any bills of lading and relevant contracts of sale and purchase relating to the cargo.

De lo anteriormente expuesto, se establece que ninguna de las partes debe actuar en violación de las sanciones internacionales emitidas por jurisdicciones relevantes, como EE. UU., la ONU y la UE. Ambas partes garantizan el cumplimiento con estas sanciones, y si una de ellas incumple, debe indemnizar a la otra por cualquier pérdida o costo resultante. Los fletadores y propietarios aseguran que sus órdenes, cargas y subcontratistas no violan sanciones ni están vinculados a entidades sancionadas.

La cláusula permite que cualquiera de las partes cancele el contrato si la operación podría resultar en una violación de sanciones, con disposiciones específicas sobre cómo proceder en esos casos. Además, se requiere que ambas partes cooperen en la documentación necesaria para demostrar el cumplimiento, y que incluyan una cláusula similar en todos los subcontratos relacionados con la carga.

Otro ejemplo de estas nuevas adaptaciones es la cláusula publicada por la BIMCO, con el propósito de generar más seguridad jurídica y evitar vacíos legales en relaciones contractuales.

*BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties 2020**

(a) For the purposes of this Clause:

"Sanctioned Activity" means any activity, service, carriage, trade or voyage subject to sanctions imposed by a Sanctioning Authority.

“Sanctioning Authority” means the United Nations, European Union, United Kingdom, United States of America or any other applicable competent authority or government.

“Sanctioned Party” means any persons, entities, bodies, or vessels designated by a Sanctioning Authority.

(b) Owners warrant that at the date of this Charter Party and throughout its duration they, the registered owners, bareboat charterers, intermediate disponent owners, managers, the Vessel and any substitute are not a Sanctioned Party.

(c) Charterers warrant that at the date of this Charter Party and throughout its duration they and any subcharterers, shippers, receivers and cargo interests are not a Sanctioned Party.

(d) If at any time either party is in breach of subclause (b) or (c) above then the party not in breach may terminate and/or claim damages resulting from the breach.

(e) Charterers shall not give any orders for the employment of the Vessel which involves a Sanctioned Party or a Sanctioned Activity.

(f) If the Vessel is already performing an employment which involves a Sanctioned Party or is a Sanctioned Activity, without prejudice to any other rights that may be available in subclause (d) above, Owners shall have the right to refuse to proceed with the employment and Charterers shall be obliged to issue alternative voyage orders within forty-eight (48) hours of receipt of Owners’ notification of their refusal to proceed. If Charterers do not issue such alternative voyage orders Owners may discharge any cargo already loaded at any safe port or place (including the port or place of loading). The Vessel shall remain on hire throughout and Charterers shall be responsible for all additional costs and expenses.

(g) If in compliance with subclause (f) above anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered due fulfilment of this Charter Party.

(h) Charterers shall indemnify Owners against any and all claims brought by the owners of the cargo and/or the holders of bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage and/or subcharterers against Owners by reason of Owners’ compliance with such alternative voyage orders or discharge of the cargo in accordance with subclause (f) above.

(i) Charterers shall procure that this Clause shall be incorporated into all sub-charters and bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage issued pursuant to this Charter Party.

** This clause is not suitable for use in the container trades.*

Para entender el alcance de estas cláusulas, es necesario mencionar la cadena de sujetos y compañías que hay detrás de una Póliza de fletamento, esto se debe a las distintas modalidades de fletamentos que existe en la industria, lo cual deriva a que se forme un entramado de empresas (Armador registral, armador disponente, operadores náuticos) detrás de un solo embarque.

En la industria marítima existe un modelo de negocio que busca proteger el patrimonio e intereses de los propietarios de buques, consiste en que una empresa matriz posee y controla diversas subsidiarias. Su función principal es supervisar, coordinar y financiar las operaciones de sus subsidiarias. En el caso de una empresa naviera, el holding puede tener varias subsidiarias, cada una de las cuales podría gestionar uno o varios buques.

Lo que realmente se hace, en la práctica, es formar **entidades de propósito especial**¹³ (SPE, por sus siglas en inglés), que son subsidiarias creadas únicamente para poseer un solo buque, limitando así la responsabilidad del propietario y protegiendo sus otros activos en caso de que surjan problemas financieros, legales o de responsabilidad civil relacionados con el buque.

Estas SPE suelen estar registradas en jurisdicciones con regulaciones favorables (paraísos fiscales), lo cual dificulta aún más identificar al verdadero responsable, ya que el propietario final puede estar "oculto" detrás de varias capas de entidades.

Es importante diferenciar el rol que desempeña cada uno de estos sujetos:

Armador Registral: Es el propietario legal del buque registrado en el país en que está matriculado, y su función principal es la de poseer el activo (buque). Puede ser una entidad separada creada para reducir riesgos y cumplir con regulaciones fiscales o de responsabilidad.

Armador Disponente: Este es quien realmente explota el buque y se encarga de las operaciones comerciales, aunque no necesariamente es el propietario legal del buque. A menudo, un armador registral "cede" la gestión del buque al armador disponible a través de acuerdos de administración, lo que complica la identificación del verdadero responsable.

Operadores náuticos (o gestores de flota) son contratados para realizar la gestión operativa del buque, lo que incluye su mantenimiento, tripulación y operaciones diarias. Aunque ellos son responsables de la operación física del buque, no tienen un rol directo en el contrato de fletamento y actúan en nombre del armador (disponible o

¹³ Un estudio de Godfrey et al. (2009) define a las SPE como "entidades establecidas con un propósito limitado, específicamente para reducir el riesgo financiero y legal de la empresa matriz" [Godfrey, P., Hodgson, A., Tarca, A., Hamilton, J., & Holmes, S. (2009). *Accounting Theory*. John Wiley & Sons] .

registral). La presencia de operadores náuticos añade una capa adicional de complejidad, ya que estos pueden actuar en nombre de diferentes armadores y están enfocados en la gestión técnica, no en los términos del fletamento.

Teniendo estos conceptos claros, se procede a analizar detalladamente cada uno de los elementos de la *BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties 2020**

Se aclara qué se considera una "Actividad Sancionada" (cualquier actividad sujeta a sanciones) y quiénes son las "Partes Sancionadas" (personas o entidades designadas por autoridades sancionadoras como ONU, UE, Reino Unido, EE. UU., entre otros). Esto delimita el alcance de las actividades prohibidas.

Garantías: Los propietarios y fletadores deben asegurar que, ni ellos ni las partes asociadas (como operadores, gestores, subfletadores, embarcadores y receptores), están sancionados. Esto reduce el riesgo de que el buque o la carga queden involucrados en actividades prohibidas.

Derecho de rescisión: Si alguna de las partes viola estas garantías, la otra parte puede rescindir el contrato y/o reclamar daños y perjuicios. Esto permite que cualquier parte afectada se desligue del contrato para evitar riesgos legales y económicos.

Prohibición de órdenes de empleo sancionadas: Los fletadores no pueden ordenar el uso del buque en actividades sancionadas o con partes sancionadas. Si lo hacen, los propietarios pueden negarse a cumplir con esas órdenes.

Opción de descarga alternativa: Si el buque ya está en medio de una actividad sancionada y los fletadores no emiten órdenes alternativas en 48 horas, los propietarios pueden descargar la carga en un puerto seguro. Esta acción no se considera incumplimiento ni desviación del contrato.

Indemnización: Los fletadores deben indemnizar a los propietarios si, debido al cumplimiento de la cláusula, surge una demanda por parte de terceros, como titulares de la carga.

Aplicación a subcontratos: Los fletadores deben asegurarse de que esta cláusula esté incorporada en subfletamentos y documentos de transporte relacionados para que las mismas protecciones apliquen a todos los niveles del contrato.

De lo anteriormente expuesto, se puede concluir que este tipo de cláusulas constituyen una herramienta jurídica que busca minimizar el riesgo de que el contrato de fletamento se vea afectado por sanciones internacionales, proporcionando un marco claro para evitar que las partes del contrato participen en actividades sancionadas. cláusula se presenta como una medida fundamental para asegurar que los fletadores y propietarios se mantengan dentro de los límites legales, protegiendo a ambas partes de posibles sanciones internacionales y sus consecuencias económicas y legales.

Si bien las disposiciones relacionadas con las sanciones internacionales suelen ser ambiguamente formuladas y están sujetas a modificaciones, sus efectos ya están comenzando a repercutir en las operaciones marítimas. En particular, los propietarios y operadores de buques que tengan contratos directos con PDVSA o sus filiales, y que estén comprometidos a realizar transporte de carga hacia los Estados Unidos, se verán directamente impactados por estas medidas restrictivas. Los buques que ya se encuentren fletados para PDVSA, o para alguna de sus entidades relacionadas, con destino a EE. UU., experimentarán de manera más inmediata las consecuencias de las sanciones, especialmente aquellos que ya han cargado mercancías en puertos venezolanos.

Los problemas derivados de los retrasos o de la dificultad para disponer adecuadamente de la carga podrían desencadenar disputas entre propietarios y fletadores, dado que las implicaciones de las sanciones generan una incertidumbre adicional sobre las obligaciones contractuales. Además, los buques que, aunque no estén destinados a EE.UU., tengan programadas escalas en Venezuela, pueden enfrentar dificultades si se considera que están facilitando actividades sancionadas. Esta situación podría generar no solo retrasos, sino también complicaciones logísticas derivadas de las condiciones excepcionales que prevalecen actualmente en Venezuela, lo que podría afectar la ejecución y el cumplimiento de los contratos de fletamento.

2.5.2 Posición de la industria asegurada - Clubs de P&I –

En el transporte marítimo, los clubes de Protección e Indemnización (P&I) desempeñan un rol esencial al ofrecer seguros de responsabilidad civil para armadores y operadores, cubriendo riesgos únicos que otros seguros comerciales no abarcan.

Estas coberturas incluyen daños ambientales (como derrames de petróleo), lesiones o fallecimiento de la tripulación, reclamaciones de carga y daños a infraestructuras portuarias. En el contexto del transporte de crudo, el seguro marítimo es fundamental para gestionar riesgos relacionados con operaciones de carga y transporte, particularmente relevantes frente a sanciones y fluctuaciones en los mercados energéticos. Los P&I funcionan como asociaciones mutuas, donde los miembros contribuyen a un fondo común para hacer frente a siniestros de gran magnitud.

En la circular publicada L.333 por el P&I *Steamship Mutual Circular* a todos sus asegurados el 11 de Septiembre de 2019, explica que bajo el marco de sanciones estadounidenses, los clubes de P&I enfrentan serios riesgos si ofrecen cobertura a buques o armadores vinculados a actividades sancionadas, como el comercio con Venezuela. La OFAC podría interpretar esta cobertura como una acción de “apoyo material”¹⁴, exponiendo al club a sanciones secundarias y bloqueos financieros, exponiéndolas a sanciones secundarias, lo que aumenta el riesgo de quedar excluidas del sistema financiero basado en el dólar.

Esto implica que cualquier reclamación derivada de comercio ilegal quedaría excluida de la cobertura y de la mancomunación.

Además, las reglas de los clubes permiten suspender o rescindir la cobertura cuando la provisión de seguro se vuelve ilegal. Esto incluye la imposibilidad de asegurar buques o propietarios designados por sanciones estadounidenses. En casos de siniestros mayores a los \$100 millones (límite de *Pool Retention*), el club podría no recuperar los pagos bajo el contrato de reaseguro de *Excess Loss*. La razón es que varios

¹⁴ En el contexto de las sanciones de EE. UU., el "apoyo material" se refiere a cualquier tipo de asistencia, suministro de bienes, financiamiento o servicios que puedan beneficiar o facilitar las actividades de las entidades sancionadas. Esto incluye, pero no se limita a:

- **Suministros:** Provisión de bienes, equipos o tecnología que facilite la operación de la entidad sancionada.
- **Financiamiento:** Cualquier ayuda financiera, como préstamos, inversiones o transacciones que involucren activos de la entidad sancionada.
- **Servicios:** Prestación de servicios de cualquier tipo, como transporte, logística, asesoría técnica, mantenimiento o seguros.
- **Información:** Proveer datos o asesoramiento técnico que contribuyan a las operaciones de la entidad sancionada.

En el caso de Venezuela y sus sectores energéticos, como PDVSA, esto puede incluir servicios relacionados con el transporte de crudo, suministro de repuestos para infraestructuras petroleras, y cualquier operación logística o financiera que mantenga la producción y exportación de petróleo.

participantes en el programa de reaseguro están sujetos a sanciones primarias de EE.UU., haciendo que los pagos de indemnización resulten ilegales y aumentando la exposición financiera del club.

Para los operadores no estadounidenses, la situación es compleja. Aunque no enfrentan prohibiciones directas como los estadounidenses, el riesgo de sanciones secundarias sigue siendo alto. Algunos clubes P&I han recomendado cautela al operar en Venezuela y han incluido cláusulas de sanciones en sus contratos, permitiendo a las partes rescindir compromisos en caso de sanciones, especialmente cuando involucran activos o servicios relacionados con PDVSA.

De hecho, al igual que en las *Charter Party* se ha evidenciado la inserción de nuevas cláusulas en las pólizas de seguro que permiten a las partes liberarse de sus obligaciones contractuales si el cumplimiento del contrato las expone a sanciones legales o financieras. Esto es particularmente relevante cuando uno de los contratantes podría verse involucrado en actividades que están prohibidas por las leyes de un país, como es el caso de las sanciones impuestas a PDVSA y el petróleo venezolano.

Al activarse una cláusula de sanciones, las partes pueden suspender o finalizar el contrato sin incurrir en incumplimiento o penalidades, siempre y cuando demuestren que la ejecución del acuerdo podría exponerlas a sanciones. Esto protege a las empresas de consecuencias legales y financieras graves, pero también puede causar problemas de cumplimiento si el contrato queda inconcluso. En situaciones de sanciones dinámicas, como las impuestas a Venezuela, estas cláusulas son esenciales, ya que permiten a las empresas adaptarse rápidamente a cambios regulatorios sin enfrentar daños económicos o legales significativos.

Esta estrategia es especialmente útil en mercados inestables, donde el riesgo de sanciones puede aumentar de un momento a otro, afectando tanto la operatividad como la viabilidad financiera de las transacciones internacionales.

De hecho, en las reglas publicadas por *The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited* en su regla N° 13 establece lo siguiente:

“No habrá recuperación por parte de un Asegurado con respecto a cualquier Buque inscrito por él para cualquier responsabilidad, pérdida, daño, coste o gasto cuando la provisión de cobertura o cualquier pago con respecto a la misma exponga o pueda

*exponer a la Asociación o a los Gerentes al riesgo de violar la ley aplicable, incluidas, entre otras, las prohibiciones y requisitos de **cualquier sanción económica, financiera o comercial sanciones económicas, financieras o comerciales administradas por cualquier Estado, organización internacional o supranacional u otra autoridad; o al riesgo de ser o llegar a ser objeto de cualquier sanción, prohibición o acción adversa en cualquier forma alguna por parte de cualquier Estado, organización internacional o supranacional u otra autoridad que sanción, prohibición o acción adversa que el Comité de Miembros determine, a su entera discreción pueda afectar materialmente a la Asociación en cualquier forma.***”

Otra de las prácticas que se ha vuelto más habitual el “**KYC**” (**Know Your Customer**) por sus siglas en inglés, es un requisito fundamental en sectores financieros, aseguradores y de comercio internacional, destinada a garantizar que las empresas comprendan con quién están haciendo negocios y minimicen los riesgos asociados con el lavado de dinero, financiamiento del terrorismo, y evasión de sanciones internacionales. Los procedimientos de KYC ayudan a las entidades a verificar la identidad de sus clientes y evaluar su perfil de riesgo antes de entablar relaciones comerciales o proporcionar servicios.

Principales Componentes de KYC:

1. **Identificación del Cliente:** Verificar la identidad de los clientes mediante documentación oficial (pasaportes, licencias, documentos corporativos). Este paso es esencial para confirmar que el cliente es quien dice ser.
2. **Diligencia Debida (Due Diligence):** Consiste en recopilar información detallada sobre el cliente y sus actividades, así como en comprender la estructura de propiedad de las empresas involucradas. En el contexto de P&I y seguros marítimos, esto también puede incluir la verificación de las rutas, tipo de carga y operaciones de los buques para detectar actividades de alto riesgo.
3. **Monitoreo Continuo:** Después de la verificación inicial, se realiza un monitoreo regular de la relación con el cliente. Este seguimiento es clave para detectar cambios en el perfil de riesgo, como actividades o transacciones inusuales que podrían estar relacionadas con sanciones o regulaciones. Esto puede incluir la

revisión del historial del cliente en cuanto a manipulaciones del sistema de identificación automática (AIS) en el caso de los buques.

Importancia de KYC en el Sector de P&I y los Seguros Marítimos

Dado el contexto de sanciones y regulaciones, especialmente cuando se trata de clientes o rutas con exposición a países sancionados (como Venezuela, Irán o Corea del Norte), el KYC ayuda a los clubes de P&I a evitar riesgos de sanciones secundarias que podrían afectar su capacidad de operar globalmente. Las exigencias de KYC se han vuelto más estrictas en el sector marítimo, ya que se espera que las aseguradoras y operadores tengan la capacidad de evaluar y reportar actividades sospechosas o potencialmente ilegales.

El KYC también incluye procedimientos de **KYCC (Know Your Customer's Customer)**, especialmente en sectores con cadenas de suministro complejas, lo que permite a las empresas evaluar no solo a sus clientes directos, sino también a terceros que podrían estar involucrados en las operaciones. Este nivel adicional de diligencia permite a los clubes P&I reducir su exposición a actividades que podrían resultar en sanciones y evitar la participación en transacciones que podrían violar leyes internacionales

Actualmente, algunas aseguradoras, como *The Swedish Club* y otros del Grupo Internacional, ofrecen cobertura limitada para actividades en Venezuela, pero bajo condiciones estrictas y a menudo requieren autorizaciones específicas, como licencias de la OFAC (Oficina de Control de Activos Extranjeros de EE.UU.).

CAPÍTULO III: Impacto en el Mercado Energético Global

3.1 Alteraciones en la Oferta y Demanda de Crudo.

3.1.1 Reducción de las exportaciones de crudo venezolano y su impacto en el mercado global.

El mercado energético global, especialmente el mercado de crudo, se caracteriza por su complejidad y alta interconexión entre países productores, consumidores y mercados intermedios. Este sistema está integrado por actores clave, como grandes corporaciones energéticas, gobiernos y organismos internacionales, y es esencial para la economía mundial. Sin embargo, esta interdependencia y escala hacen que el mercado sea sumamente sensible a eventos externos, en particular los de naturaleza geopolítica y económica.

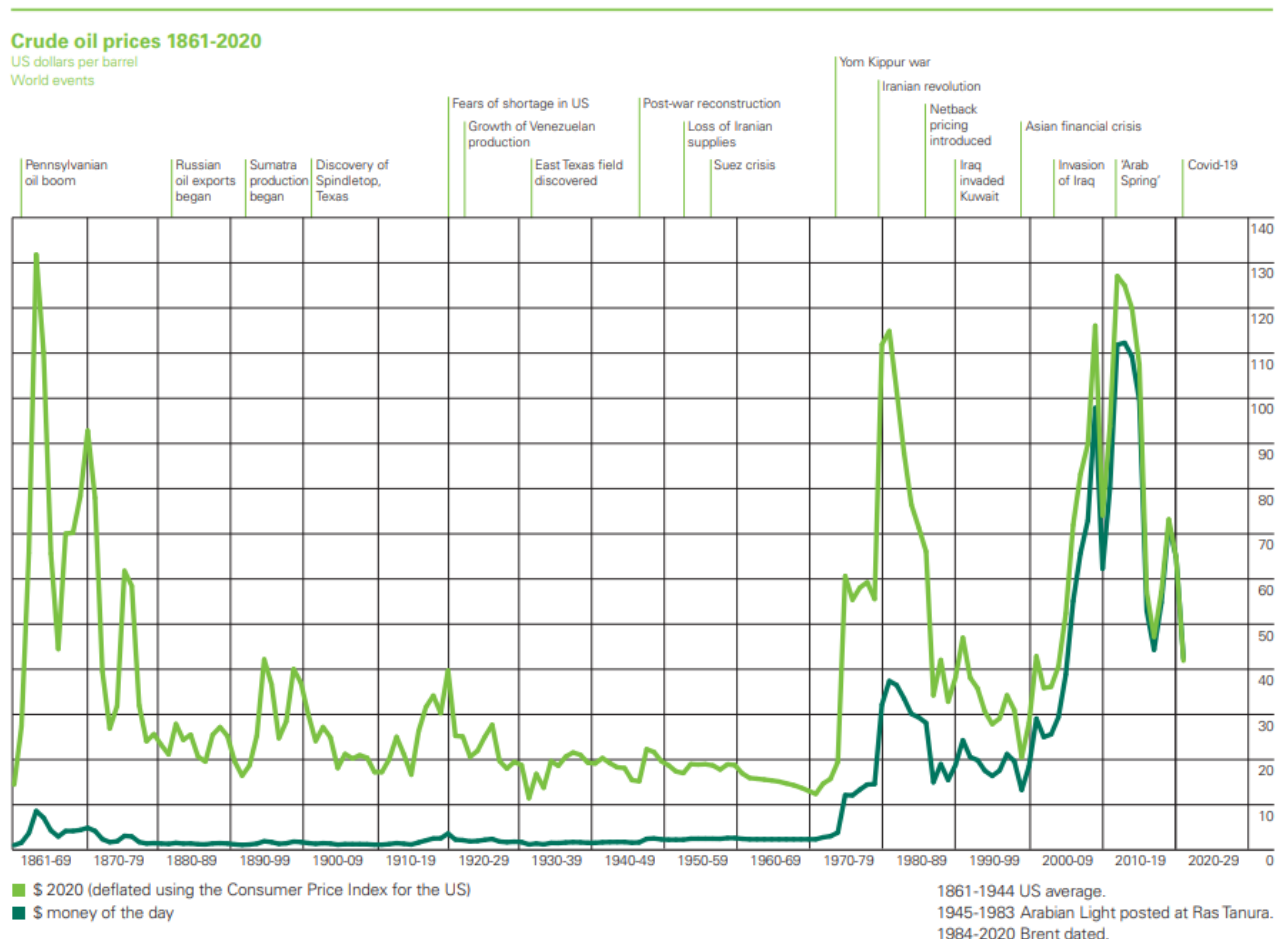
Los eventos geopolíticos, como sanciones a países productores, tensiones diplomáticas y cambios en alianzas políticas afectan directamente al mercado de crudo. Por ejemplo, sanciones impuestas a países como Irán, Rusia o Venezuela han reducido su acceso a mercados internacionales, alterando la oferta global y favoreciendo a otros productores. Además, las decisiones tomadas por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) en cuanto a la reducción o aumento de la producción también tienen un impacto considerable en los precios y la oferta, reforzando la influencia política en el mercado.

La situación económica mundial, marcada por el crecimiento económico, la inflación y los tipos de cambio, afecta la demanda de crudo. En períodos de expansión económica, la demanda de crudo aumenta, impulsando los precios. Por el contrario, en tiempos de recesión, como la crisis financiera de 2008 o la desaceleración provocada por la pandemia de COVID-19 en 2020, la demanda y los precios del crudo disminuyeron considerablemente. Estos eventos, en combinación con la percepción de riesgo económico, afectan las inversiones en exploración, infraestructura y tecnologías energéticas, que a su vez tienen implicaciones a largo plazo en el mercado de crudo.

Un claro ejemplo de esta explicación es la siguiente gráfica que expresa un recorrido desde que se tienen registro del mercado petrolero. La influencia de Venezuela en el precio del crudo se mantuvo fuerte durante el periodo de 1970-1980, ayudando a

sostener precios más altos en momentos de alta demanda y contribuyendo a los incrementos durante las crisis de suministro.

Gráfico 3.1 Evolución Histórica de los Precios del Crudo y su Relación con Eventos Globales (1861-2020)



Fuente: *bp Statistical Review of World Energy 2021*

En el contexto de principios de la década de 2000, el mercado energético mundial enfrentó una serie de eventos que alteraron significativamente la oferta y la demanda de petróleo, afectando la estabilidad de los precios y la capacidad de respuesta de los principales productores. En Venezuela, la situación política y social llevó a una huelga en la compañía estatal PDVSA, conocido como el “Paro Petrolero”¹⁵ lo que provocó una

¹⁵ El paro petrolero en Venezuela fue un punto de inflexión en la historia de PDVSA y en la economía del país. Los efectos de esta paralización se sintieron tanto a nivel nacional como global, y marcaron el comienzo de una transformación profunda en la industria petrolera venezolana. PDVSA, que alguna vez fue una de las compañías petroleras más productivas y prestigiosas del mundo, nunca recuperó su antigua capacidad ni su posición en el mercado mundial.

drástica caída en su producción de crudo. A pesar de los esfuerzos por recuperar el nivel de producción, después de la huelga, Venezuela no ha logrado su capacidad de producción original, quedando aproximadamente 900,000 barriles diarios por debajo de su pico de 3.5 millones de barriles diarios.

En respuesta a la caída en la producción venezolana y la creciente demanda global, la OPEP incrementó sus cuotas de producción en 2.8 millones de barriles diarios en enero y febrero de 2003 para intentar estabilizar el suministro y cubrir la brecha en la producción.

En marzo de 2003, cuando Venezuela empezaba a recuperar algo de su producción, comenzó la acción militar en Irak, lo cual afectó también la capacidad de producción petrolera de ese país. Los inventarios de petróleo en los Estados Unidos y otros países de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico) se mantuvieron bajos, aumentando la presión sobre el suministro global.

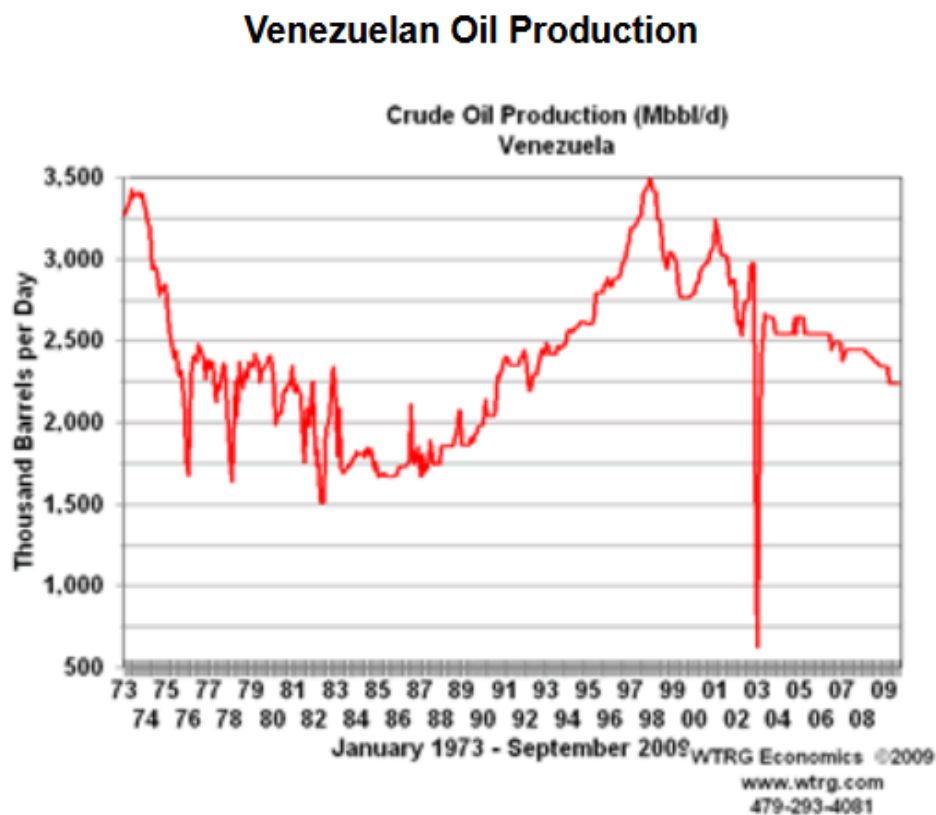
Al mismo tiempo, la demanda en EE. UU. estaba en crecimiento debido a la mejora económica, mientras que la demanda asiática de crudo también crecía rápidamente. La pérdida de capacidad de producción en Irak y Venezuela, combinada con el aumento en la producción de la OPEP para satisfacer la creciente demanda internacional, provocó una disminución en la capacidad de producción excedente de petróleo a nivel mundial.

A mediados de 2002, había más de seis millones de barriles diarios de capacidad excedente, pero para mediados de 2003, esta cifra se redujo a menos de dos millones. Durante gran parte de 2004 y 2005, la capacidad de producción excedente se mantuvo por debajo de un millón de barriles diarios, lo cual era insuficiente para cubrir cualquier interrupción en el suministro de la mayoría de los productores de la OPEP.

Esta falta de capacidad de producción excedente hizo que el mercado petrolero fuera extremadamente vulnerable a cualquier interrupción en el suministro. Con tan poca capacidad adicional, cualquier conflicto, desastre natural o problema interno en un país productor podía causar aumentos drásticos en los precios del petróleo, afectando tanto a los mercados energéticos como a la economía global.

Según el Banco Central de Venezuela (BCV), la economía venezolana se contrajo un **8.9% en 2002** y un **7.8% en 2003**, debido en gran parte a la paralización de PDVSA y a las tensiones políticas que afectaron la producción petrolera y los ingresos nacionales (BCV, Informe Económico 2003).

Gráfico 3.2 Producción de Petróleo en Venezuela (1973-2009) en Millones de Barriles Diarios



Fuente: *WTRG Economics, 2009.*

Venezuela cuenta con una de las mayores infraestructuras de refinación en América Latina, siendo su complejo de refinación el Centro de Refinación Paraguaná (CRP), compuesto por las refinerías de Amuay¹⁶ y Cardón. La refinería de Amuay destaca como una de las más grandes del mundo, con una capacidad de destilación de aproximadamente 940,000 barriles diarios.

El país ha intentado recuperar parte de esta capacidad a través de acuerdos con empresas extranjeras, como Chevron y Repsol, que han podido participar nuevamente en el sector energético venezolano tras un alivio parcial de las sanciones. Este enfoque

¹⁶ “Las refinerías de Amuay, Punta Cardón y Bajo Grande forman el Centro Refinador de Paraguaná (CRP) y representa el 71 % de la capacidad del país. Se ha informado de que en este año la citada instalación tuvo que paralizar su producción al menos en dos ocasiones, debido a pequeños incendios y fallos detectados en la unidad de refrigeración. Parte de las instalaciones de Punta Cardón han sido cerradas tras registrarse algunos incidentes. Todo ello afecta a la capacidad operativa y representa una merma en su capacidad.” DÍAZ LORENZO, Juan Carlos, *Venezuela Octava Isla*, 26 de agosto de 2012.

colaborativo pretende atraer inversiones, tecnología y experiencia necesarias para mejorar la infraestructura y aumentar gradualmente la producción. Sin embargo, los desafíos estructurales persisten y afectan la capacidad del país para aprovechar plenamente sus recursos y cumplir con sus compromisos en el mercado global.

Gráfico 3.3 Capacidad de Destilación de Crudo de las Refinerías en Venezuela (Miles de Barriles por Día)

Refinery	Operator	Nameplate crude oil distillation capacity (thousand barrels per day)	Location
Centro de Refinación Paraguana	Petroleos de Venezuela SA	940	Amuay and Cardon, Falcon
Refinería Puerto la Cruz	Petroleos de Venezuela SA	310	Puerto de la Cruz, Anzoategui
Refinería El Palito	Petroleos de Venezuela SA	187	Puerto Cabello, Carabobo
Refinería Bajo Grande	Petroleos de Venezuela SA	16	Bajo Grande, Zulia
Refinería San Roque	Petroleos de Venezuela SA	5	San Roque, Anzoategui
Total		1,458	

Data source: *Oil & Gas Journal*, 2022 Worldwide Refining Survey

Fuente: *U.S Energy Information Administration*.

La tabla muestra la capacidad de destilación de crudo de las principales refinerías de Venezuela operadas por Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA). Aquí se detalla la capacidad nominal de cada refinería, es decir, la cantidad máxima de crudo que pueden procesar diariamente, medida en miles de barriles por día (mbd), así como su ubicación.

Sumando todas las refinerías, Venezuela tiene una capacidad teórica de refinación de 1,458 mbd. Sin embargo, es importante notar que esta es la capacidad nominal o ideal, y no necesariamente refleja la producción real, ya que muchas de estas instalaciones operan por debajo de su capacidad debido a problemas de mantenimiento, falta de inversión y sanciones internacionales.

Ahora bien, enfocando nuestro estudio en situación actual, las sanciones impuestas a Venezuela contribuyeron significativamente al declive de sus exportaciones de petróleo. Esto tuvo repercusiones en el mercado mundial del petróleo, particularmente en los precios de crudo pesado y en los índices de referencia (como Brent y WTI)¹⁷. Aunque

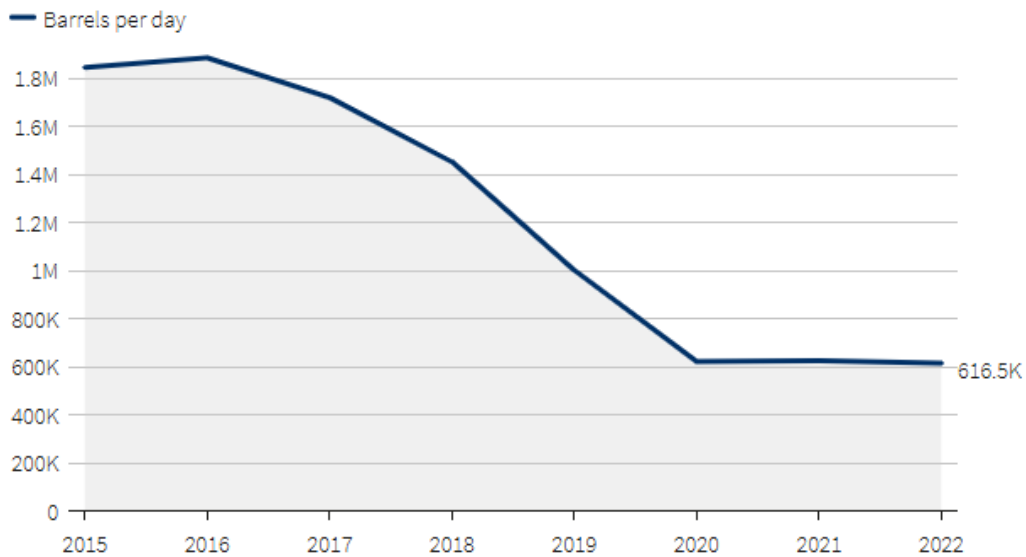
¹⁷ **Brent:** Es el petróleo de referencia en el mercado europeo, pero también lo es para el 65% de los distintos tipos de crudo mundial. Bajo el mismo nombre conviven varios tipos de instrumentos financieros, el más

otros productores lograron suplir parte de la demanda, la menor oferta de crudo venezolano contribuyó a la volatilidad y a aumentos en los precios, especialmente durante picos de demanda o cuando otros factores (como la pandemia o tensiones en el Golfo Pérsico) afectaron la estabilidad de la oferta global.

Gráfico 3.4 Exportaciones anuales de crudo y refinados de Venezuela desde 2015 a 2022

Venezuela's annual oil exports

Shipments of crude and refined products by the OPEC-member nation, which has been under U.S. oil sanctions since 2019, fell by 2.5% in 2022 even amid higher production, as outages and more competition at exports markets hit state company PDVSA



Source: Refinitiv Eikon, Reuters data

Fuente: *Refinitiv Eikon, Reuters data*

La gráfica muestra una caída significativa en las exportaciones de petróleo de Venezuela, con una baja especialmente pronunciada a partir de 2019, año en el que Estados Unidos impuso sanciones directas a PDVSA (Petróleos de Venezuela, S.A.). Estas sanciones restringieron la capacidad de Venezuela para vender crudo en el mercado global y dificultaron el acceso a tecnologías, financiamiento y piezas de repuesto esenciales para la industria petrolera venezolana. El efecto fue una reducción

conocido son los futuros y opciones de crudo Brent, que cotizan en el *International Petroleum Exchange (IPE)* de Londres

sostenida en la capacidad de producción y exportación de Venezuela, que, a su vez, tuvo un impacto en el mercado global del petróleo.

A continuación, se analiza la relación entre las sanciones, la disminución de las exportaciones.

1. **Restricciones financieras y de acceso al mercado:** Las sanciones impuestas por EE.UU. en 2019 bloquearon las cuentas y los activos de PDVSA en el extranjero y prohibieron transacciones con empresas estadounidenses o con empresas que usaran el sistema financiero de EE.UU. Esto limitó drásticamente las opciones de exportación de Venezuela, restringiendo su acceso a mercados importantes como el estadounidense y dificultando las transacciones en dólares.
2. **Erosión de la capacidad de producción:** Las sanciones no solo afectaron las exportaciones sino también la capacidad de producción de PDVSA. La falta de acceso a financiamiento y repuestos redujo la eficiencia de la infraestructura de PDVSA, disminuyendo así la producción. Esto agravó la situación, ya que Venezuela tenía menos barriles disponibles para exportar, lo que se refleja en la gráfica.
3. **Reducción de compradores:** La caída en las exportaciones también se relaciona con el hecho de que, ante el temor a represalias de EE.UU., muchos clientes dejaron de comprar crudo venezolano. Venezuela tuvo que recurrir a otros mercados menos accesibles, como China e India, pero con acuerdos menos rentables y más complejos logísticamente, lo cual ralentizó y encareció sus exportaciones.

Esta consecución de hechos produce una tensión en el mercado de crudo pesado. Venezuela es un productor clave de este tipo de crudo, difícil de reemplazar rápidamente debido a su perfil específico. Al desaparecer Venezuela como un gran proveedor, especialmente para refinerías en el Golfo de México y en el Caribe diseñadas para procesar este tipo de crudo, hubo una presión sobre el precio del crudo pesado. Otros productores de crudo pesado, como México y Canadá, enfrentaron una demanda incrementada.

En ciertos momentos, la pérdida de producción venezolana contribuyó a un aumento en el precio de los principales índices de referencia, como el *Brent* y el *West*

Texas Intermediate (WTI). Aunque la OPEP aumentó la producción en algunos períodos, y otros productores compensaron parcialmente la falta de suministro venezolano, el mercado global aún percibió el impacto de la menor oferta. Esto fue especialmente evidente en 2019 y 2020, cuando los precios del petróleo estuvieron marcados por una volatilidad significativa.

La OPEP, en la que Venezuela es miembro, también se vio afectada. La organización ajustó su política de producción para compensar la pérdida de oferta venezolana y mantener la estabilidad de precios. Sin embargo, debido a que Venezuela no estaba contribuyendo activamente con su cuota, otros miembros aumentaron su participación para cubrir parte de la demanda en los mercados asiáticos y europeos, lo que causó tensiones dentro del grupo y alteró los precios.

El *Dated Brent*, un punto de referencia para el precio del petróleo en Europa y Asia, también reflejó el impacto de la falta de suministro de crudos específicos como el venezolano. La reducción de crudo pesado disponible en el mercado y la menor flexibilidad en la cadena de suministro contribuyeron a mantener altos los precios del Dated Brent durante ciertos períodos, especialmente cuando la demanda global se recuperaba.

La demanda de crudo es inelástica, esto significa que incluso cuando el precio del petróleo cambia significativamente, la cantidad demandada no varía en la misma proporción. En otras palabras, la demanda de crudo es poco sensible a los cambios de precio, esto se debe a que es una necesidad básica, el crudo es fundamental para diversas actividades económicas, como el transporte, la industria y la generación de energía. Muchos sectores dependen de él para operar, lo que limita la reducción en su consumo, aunque los precios suban.

Aunque en la actualidad existen alternativas, como las energías renovables, todavía no son lo suficientemente accesibles ni escalables como para reemplazar el crudo en el corto plazo. Por eso, cuando el precio del crudo aumenta, no se observa un cambio drástico hacia otros combustibles.

La infraestructura y maquinaria en muchas industrias están diseñadas para usar derivados del crudo, y cambiar a otras fuentes energéticas requeriría tiempo y costos significativos.

En términos económicos, de acuerdo con el informe anual publicado por la OPEP entre 2015 y 2022, Venezuela muestra una disminución drástica en el valor de sus exportaciones entre 2018 (29,810 millones de dólares) y 2020 (5,738 millones de dólares), una de las caídas más grandes en términos absolutos. Aunque hubo una recuperación en 2021 (8,816 millones) y en 2022 (15,379 millones), el valor sigue estando muy por debajo de los niveles de 2018.

Gráfico 3.5 Valor de las exportaciones de petróleo (en millones de dólares) de los países miembros de la OPEP entre 2018 y 2022:

Table 2.5
OPEC Members' values of petroleum exports (m \$)

	2018	2019	2020	2021	2022
Algeria	26,082	22,674	13,188	23,356	32,513
Angola	37,801	32,230	18,782	28,837	41,241
Congo	7,468	7,072	3,689	5,785	8,297
Equatorial Guinea	3,175	2,703	1,765	2,366	3,111
Gabon	4,419	4,767	2,714	4,641	6,812
IR Iran	60,519	19,402	7,914	25,526	42,619
Iraq	84,218	80,027	44,128	79,788	120,571
Kuwait	64,582	52,433	35,228	61,703	95,352
Libya	25,386	24,197	5,724	27,485	33,255
Nigeria	54,513	45,106	27,730	41,378	53,457
Saudi Arabia	231,585	200,488	119,359	202,166	326,289
United Arab Emirates	57,890	52,417	31,341	54,595	94,677
Venezuela	29,810	18,335	5,738	8,816	15,379
OPEC	687,447	561,851	317,300	566,442	873,573

Fuente: Reporte Anual OPEP, 2023.

3.1.2 Respuestas de los principales actores del mercado energético.

La reducción de las exportaciones de crudo de Venezuela ha tenido un impacto significativo, pero su efecto en los precios ha sido mitigado por diversos factores. A medida que Venezuela disminuyó su producción y exportación de crudo —debido a

problemas de gestión, sanciones, y falta de inversión— su rol en la oferta global de petróleo se redujo drásticamente.

Este descenso creó un vacío en el suministro global, que en parte fue cubierto por otros países como Arabia Saudita y Rusia, especialmente a través de la OPEP. Arabia Saudita aumentó su producción para compensar las bajas venezolanas, estabilizando los precios hasta cierto punto. Sin embargo, otros factores, como las tensiones geopolíticas y la recuperación de la producción en otros países como Irán, también han afectado el mercado.

En términos de precios, la reducción de la oferta venezolana se reflejó en el alza de precios de los futuros de petróleo, el impacto ha sido limitado en el contexto global debido a la capacidad de otros productores para llenar parte de la brecha.

Arabia Saudita ha desempeñado un papel clave en compensar la pérdida de producción de crudo de Venezuela en el mercado energético global¹⁸. Como uno de los mayores productores de petróleo y líder dentro de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), Arabia Saudita tiene la capacidad de ajustar su producción de manera flexible y rápida, permitiéndole cubrir las deficiencias de otros miembros de la organización que enfrentan dificultades, como es el caso de Venezuela.

Al controlar gran parte de la capacidad de producción de reserva de la OPEP, Arabia Saudita puede incrementar su producción en respuesta a eventos inesperados o caídas de producción en otros países. Esta capacidad de reserva le permite influir en los precios del petróleo y mantener el equilibrio en la oferta global.

Este ajuste es estratégico no solo para estabilizar los precios, sino también para mantener la cuota de mercado de la OPEP frente a otros competidores externos, como Estados Unidos y Rusia. Por ejemplo, cuando Venezuela perdió cerca de 2 millones de barriles diarios en su producción desde 2013 hasta 2020, Arabia Saudita aumentó su

¹⁸ En 2018, Arabia Saudita exportó \$236MM en Petróleo crudo de petróleo o minerales bituminosos, convirtiéndolo en el exportador **número 1 de Petróleo crudo de petróleo** o minerales bituminosos en el mundo. En el mismo año, Petróleo crudo de petróleo o minerales bituminosos fue el producto número 1 más exportado en Arabia Saudita. El principal destino de Petróleo crudo de petróleo o minerales bituminosos exportaciones de Arabia Saudita son: China (\$56,1MM), Japón (\$34,3MM), India (\$32,7MM), Corea del Sur (\$32,5MM), y Estados Unidos (\$16,6MM).

producción en varios momentos para evitar el impacto en los precios y mantener la demanda de petróleo de la OPEP.

En este contexto, Arabia Saudita ha actuado como un "productor de equilibrio" en la OPEP, ajustando su producción para compensar las caídas de Venezuela y mantener la estabilidad del mercado energético global. Esto no solo ha ayudado a mitigar el impacto en los precios, sino que también ha consolidado el liderazgo de Arabia Saudita dentro de la OPEP y en el mercado energético global.

Gráfico. 3.6 Ranking de los principales países exportadores de petróleo a nivel mundial en 2023

País	Crudo (millones de toneladas)	Productos derivados (millones de toneladas)
Arabia Saudí	7.012	1.270
Rusia	4.835	1.901
Canadá	4.161	0.675
Estados Unidos	3.716	5.393
Irak	3.699	0.414
Emiratos Árabes Unidos	3.429	1.934
Kuwait	1.629	0.783
México	1.080	0.192
Singapur	0.040	1.631
India	0.038	1.951
China	0.024	1.285
Japón	0.005	0.261

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de *Statista* (2024)

3.2 Volatilidad de Precios del Crudo y Mercado.

3.2.1 Análisis de la fluctuación de precios como consecuencia de las sanciones.

La cotización del crudo refleja su precio en los mercados internacionales y es influenciada por diversos factores, como la oferta, la demanda, y los eventos geopolíticos. En términos generales, el petróleo se cotiza en mercados globales de materias primas,

como el New York Mercantil Exchange (NYMEX) y el Intercontinental Exchange (ICE), donde los tipos de referencia más comunes son el Brent y el West Texas Intermediate (WTI).

En el mercado estadounidense, el precio del WTI se ha mantenido en niveles altos debido al acceso restringido al crudo venezolano, lo cual intensifica la competencia entre las importaciones de petróleo pesado desde Canadá y México. Esta dependencia regional ha llevado a aumentos en el precio del WTI cuando hay restricciones adicionales a la oferta global.

La pandemia de COVID-19 fue el evento dominante en 2020. Las restricciones y la caída de la demanda global llevaron a un colapso sin precedentes en el precio del WTI, que llegó a cotizar en niveles negativos en abril (alcanzando -37 USD por barril), debido a la sobreoferta y la falta de capacidad de almacenamiento en EE.UU. Las medidas de confinamiento y el exceso de inventarios fueron responsables de esta caída histórica. A finales de 2020, el precio del WTI comenzó a recuperarse gradualmente, cerrando el año en torno a los 48 USD gracias a la recuperación económica esperada por el inicio de campañas de vacunación y los nuevos recortes de la OPEP+

La invasión de Ucrania por parte de Rusia en febrero de 2022 tuvo un impacto significativo en los precios del crudo. Las sanciones a Rusia, uno de los mayores exportadores de petróleo del mundo, y la incertidumbre geopolítica impulsaron el WTI a niveles superiores a 120 USD en marzo. Aunque los precios se estabilizaron después, la volatilidad se mantuvo debido a las sanciones y el temor a una crisis energética global. El precio del WTI cerró 2022 en torno a los 80 USD, marcando un año de alta fluctuación

En 2023, el precio del WTI mostró cierta moderación, fluctuando alrededor de los 70-80 USD por barril, debido a un ajuste en la oferta de la OPEP+ y a la expectativa de una desaceleración económica global. Los mercados también se estabilizaron en comparación con los dos años anteriores, aunque persisten factores de incertidumbre como el conflicto en Ucrania y los impactos de sanciones sobre grandes productores

Continuando con el Mercado Europeo, el *Brent* es el marcador para el crudo en Europa y, por su exposición a mercados internacionales, suele reflejar mejor las tensiones derivadas de sanciones globales, como las impuestas a Venezuela y Rusia. En 2023, el Brent ha fluctuado entre 85 y 90 USD por barril, influido por el déficit en la oferta global

de crudo pesado y por la demanda de economías asiáticas como China, que compensan la reducción de demanda en Europa.

Según el «Informe trimestral de la economía española» del segundo trimestre de 2019, elaborado por el Banco de España, el precio del barril de Brent experimentó un notable incremento en los primeros meses de 2019. Entre el final de 2018 y finales de abril de 2019, el precio de este tipo de crudo subió un 40%, alcanzando los 75 dólares por barril, el nivel más alto desde octubre de 2018. Sin embargo, tras este incremento, se observó una disminución significativa en los precios.

Este aumento en los precios del Brent durante el primer cuatrimestre del año se atribuye, según el informe, a varios factores relacionados con la oferta. Entre ellos se destacan los recortes de producción implementados por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) y sus aliados, las sanciones impuestas por Estados Unidos a Irán y la abrupta caída en la producción de petróleo en Venezuela. Estos elementos generaron una presión al alza en los precios de esta materia prima en el mercado internacional.

A continuación, se presenta una línea de tiempo con la evolución de los precios del Brent durante este período y los principales eventos que los han influido, proporcionando un panorama detallado de los desafíos y respuestas en el mercado energético.

2019: El año comenzó con una recuperación en el precio del Brent debido a recortes de producción por parte de la OPEP y sanciones a Irán y Venezuela, alcanzando un máximo anual de alrededor de 75 USD en abril. Para fin de año, el precio cerró en 66 USD, reflejando una subida total de aproximadamente 29% en el año

2020: La pandemia de COVID-19 provocó una caída histórica en los precios. En abril, el Brent llegó a un mínimo de 21 USD debido a la baja demanda por las restricciones globales y la falta de capacidad de almacenamiento. Hacia fin de año, con expectativas de recuperación y recortes adicionales de la OPEP+, el precio se recuperó ligeramente, cerrando alrededor de 50 USD por barril, aunque representó una caída anual del 21%

2021: La recuperación económica impulsada por la reactivación post-pandemia elevó la demanda y, junto a los recortes de producción mantenidos por la OPEP+, el Brent

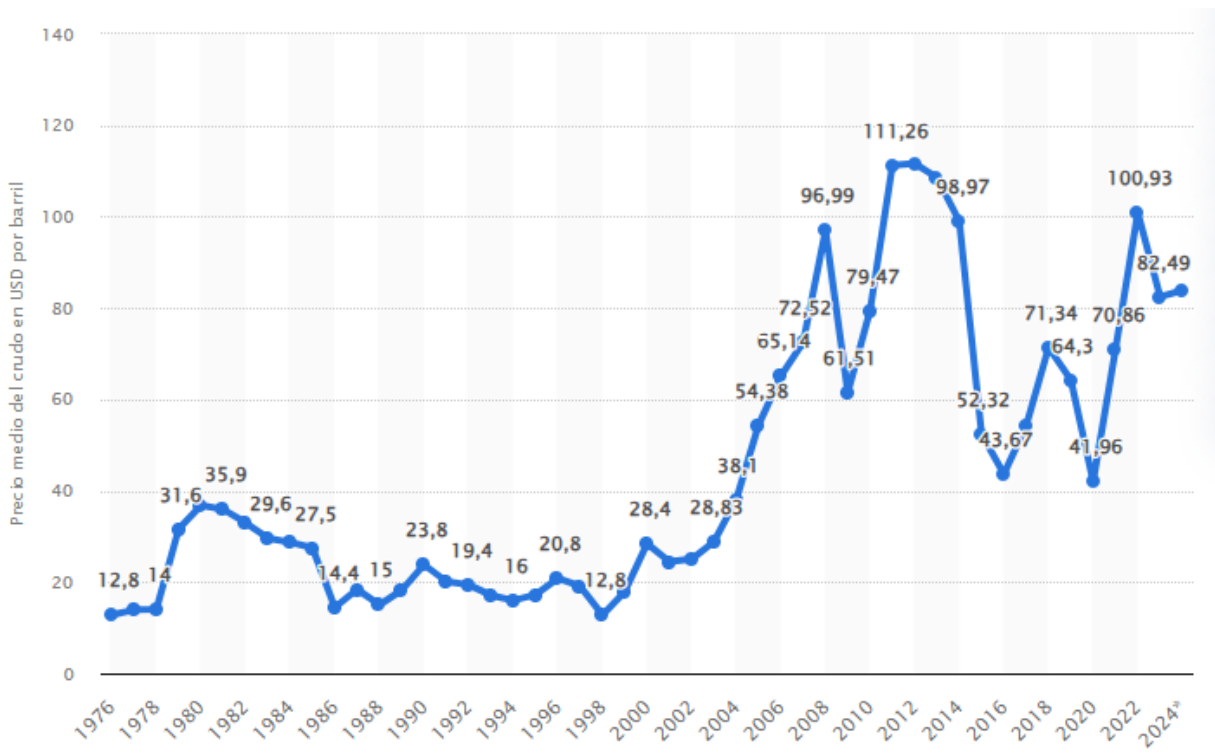
alcanzó niveles de alrededor de 86 USD en octubre. El precio promedio anual fue de unos 70 USD, casi duplicando el mínimo de 2020

2022: La invasión de Ucrania por Rusia en febrero disparó los precios del crudo, alcanzando un pico cercano a los 130 USD en marzo debido a las sanciones impuestas a Rusia. Aunque el precio se estabilizó en torno a los 90-100 USD hacia fin de año, la volatilidad fue notable, y el promedio anual rondó los 100 USD

2023: En 2023, el Brent mostró cierta moderación, con un precio promedio anual alrededor de 82.5 USD, un descenso respecto al año anterior. Esto se debió en parte a ajustes en la oferta de la OPEP+ y una demanda mundial más cautelosa debido a temores de recesión en economías clave y la producción de Venezuela.

Estas previsiones de precios indican que, aunque no se espera una gran alza, el mercado seguirá afectado por restricciones en la oferta y factores geopolíticos, lo que puede sostener los precios cerca de estos niveles durante el próximo año.

Gráfico 3.7 Precio medio del petróleo crudo Brent, OPEP y West Texas Intermediate (WTI) de enero de 2020 a abril de 2024.



Fuente: *Statista*

Como se ha mencionado anteriormente, otro actor clave en el mercado energético es la Canasta de la OPEP, el precio promedio de la canasta de la OPEP, se compone de diversos tipos de crudo de cada uno de los países miembros, como el **Saharan Blend** de Argelia, el **Girassol** de Angola, y el **Merey** de Venezuela, entre otros. Cada tipo de crudo tiene características y calidades específicas, lo que aporta diversidad y estabilidad al índice.

La principal herramienta de la OPEP para influir en los precios es ajustar su producción total de petróleo. Cuando la OPEP quiere aumentar los precios, reduce la producción, limitando la oferta en el mercado global. Esto crea una escasez relativa de crudo, lo cual tiende a elevar los precios. Por el contrario, cuando los precios son muy altos o se necesita estabilizar el mercado, la OPEP puede aumentar la producción para incrementar la oferta, lo que ayuda a reducir los precios. Este tipo de control requiere el acuerdo de la mayoría de los países miembros, lo que puede hacer que la implementación sea un proceso complejo.

Desde 2016, la OPEP ha trabajado estrechamente con otros grandes productores de petróleo fuera de la organización, como Rusia, en lo que se denomina el grupo OPEP+. Esta colaboración ha permitido una mayor capacidad de control sobre el suministro global, ya que estos países producen una gran proporción del crudo mundial. Juntos, pueden coordinar recortes o aumentos de producción que tienen un impacto considerable en los precios globales. Por ejemplo, durante la pandemia de COVID-19 en 2020, la OPEP+ implementó recortes históricos en la producción para intentar frenar el colapso de los precios debido a la caída de la demanda. Gestión de la Capacidad de Producción La OPEP tiene una "capacidad ociosa", que es la cantidad de producción que puede incrementar rápidamente en caso de ser necesario, sin grandes inversiones adicionales. Esta capacidad permite a la organización responder a crisis o interrupciones de suministro en otras partes del mundo. Al mantener cierta capacidad de reserva, la OPEP puede aumentar la producción rápidamente en situaciones de emergencia para estabilizar los precios.

La OPEP también influye en los precios a través de sus declaraciones públicas y su comunicación con el mercado. Las expectativas de cambios en la producción pueden hacer que los precios suban o bajen en función de la percepción del mercado. Anuncios sobre posibles recortes o aumentos de producción, incluso antes de que ocurran, pueden

influir en los precios a corto plazo. Esto se conoce como "jawboning"¹⁹ o gestión de expectativas y es una herramienta de influencia indirecta.

De acuerdo con el Boletín Estadístico Anual de la OPEP 2023, la producción mundial de petróleo crudo aumentó en 2022 en 3.46 millones de barriles por día (mb/d), lo que representa un incremento del 5.0% en comparación con el año anterior. Este crecimiento anual es el segundo consecutivo desde 2020, alcanzando un promedio de 72.80 mb/d. La producción de crudo de los países de la OPEP aumentó en 2.53 mb/d, lo que equivale a un crecimiento del 9.6% en comparación con el año anterior. En contraste, la producción de crudo de los países que no son miembros de la OPEP aumentó en 0.92 mb/d, o 2.1%.

En 2019, el precio del Merey cayó a 54.04 \$/b y en 2020 bajó aún más a 28.12 \$/b. Esta caída fue más pronunciada en comparación con otros crudos de la OPEP, debido en gran medida a las sanciones impuestas por Estados Unidos y otros países. Las sanciones limitaron las exportaciones de petróleo de Venezuela, afectando tanto la demanda de su crudo como la infraestructura logística y de producción del país.

Las dificultades para acceder al mercado internacional y la reducción de clientes potenciales debido a las sanciones llevaron a una baja en los ingresos de Venezuela, lo cual se reflejó en precios significativamente menores para el Merey en 2020.

Las sanciones también impactaron la capacidad de Venezuela para mantener su infraestructura de producción y refinación, lo cual afectó la calidad y competitividad de su crudo en el mercado global. Esto se tradujo en precios más bajos, ya que el crudo venezolano enfrentó una oferta limitada y pocas opciones de refinación en mercados alternativos.

En 2021, el Merey subió a 51.45 \$/b, pero siguió estando por debajo del promedio de otros crudos de la OPEP.

En 2022, el precio del Merey aumentó a 76.96 \$/b, reflejando la recuperación global de precios del petróleo. También, la autorización de la licencia G44 emitida por Estados Unidos en 2022 permitió a ciertas empresas extranjeras operar en el sector

¹⁹ La persuasión, también conocida como "presión moral", es el uso de llamamientos públicos para influenciar eventos económicos y políticos en lugar de recurrir a la intervención directa a través de la legislación.

petrolero venezolano sin infringir las sanciones impuestas. Esta medida generó un impulso en las expectativas del mercado, favoreciendo un aumento en el precio del crudo Merey, la flexibilización temporal de estas sanciones permitió a Venezuela expandir parcialmente sus exportaciones hacia ciertos mercados, estabilizando en cierta medida su ingreso de divisas.

Sin embargo, este precio aún se mantiene por debajo del promedio de otros crudos, como el *Saharan Blend* de Argelia (104.24 \$/b) o el *Girassol* de Angola (103.66 \$/b). Esta diferencia puede atribuirse a que Venezuela sigue operando bajo limitaciones de mercado y acceso restringido debido a las sanciones, además de la diferencia de calidad del producto.

En 2023, el precio promedio del crudo Merey de Venezuela se situó alrededor de 64.37 dólares por barril, mostrando una recuperación respecto a años anteriores, pero sin alcanzar los niveles previos a las sanciones.

Gráfico 3.8 Precios de la Cesta OPEP al Spot. Desde 2018 hasta 2022

Table 7.1
OPEC Reference Basket (ORB) and corresponding components' spot prices (\$/b)

	Representative crude stream	2018	2019	2020	2021	2022
Algeria	Saharan Blend	71.44	64.49	42.12	70.89	104.24
Angola	Girassol	71.72	66.11	42.64	71.31	103.66
Congo	Djeno	68.59	61.80	35.77	63.35	93.65
Equatorial Guinea	Zafiro	71.36	65.74	41.54	71.09	102.88
Gabon	Rabi Light	70.30	63.18	40.22	70.34	100.64
IR Iran	Iran Heavy	67.97	61.85	40.77	69.80	99.92
Iraq	Basrah Light/Medium ¹	68.62	63.64	41.55	69.86	97.33
Kuwait	Kuwait Export	68.90	64.25	41.49	70.50	101.19
Libya	Ess Sider	69.78	63.81	40.06	69.16	101.28
Nigeria	Bonny Light	72.11	65.63	41.53	70.63	103.63
Saudi Arabia	Arab Light	70.59	64.96	41.91	70.65	101.64
United Arab Emirates	Murban	72.20	64.72	42.98	70.09	98.89
Venezuela	Merey	64.47	54.04	28.12	51.45	76.96
OPEC	ORB	69.78	64.04	41.47	69.89	100.08
ORB	Volatility ²	6.59	4.11	12.55	7.87	12.33
ORB	Coefficient of Variation ³ , %	9.44	6.43	30.26	11.26	12.32

Notes:

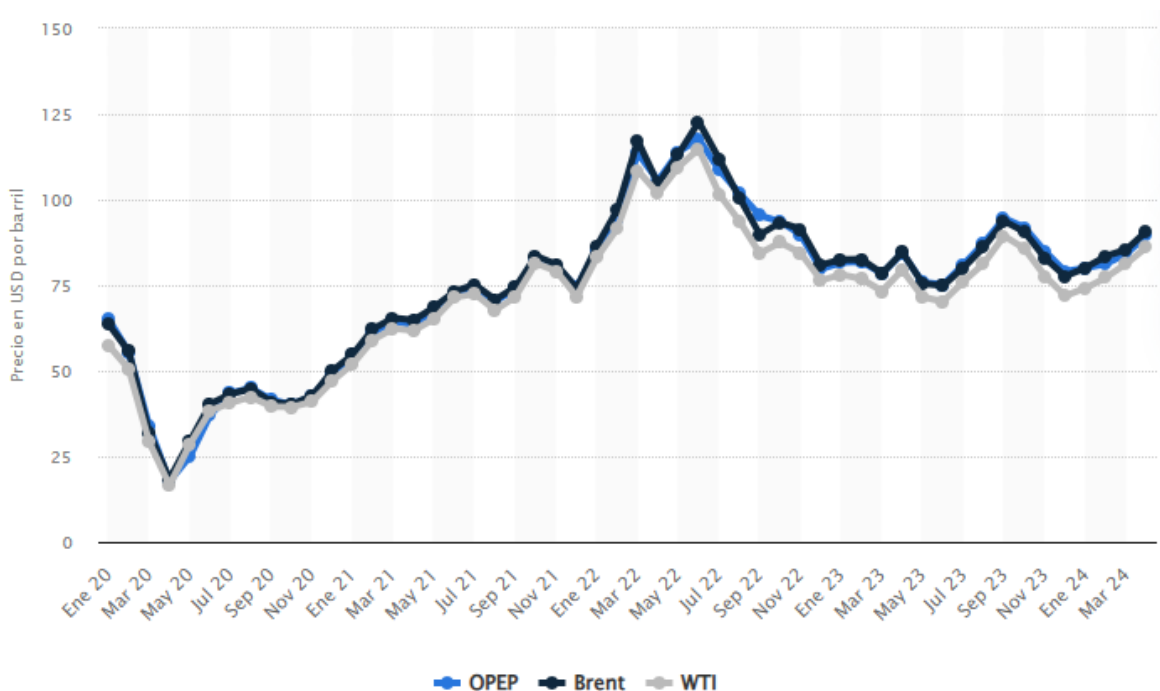
1. As of 2022, ORB based on Basrah Medium, before Basrah Light.
2. Standard deviation of daily prices.
3. Ratio of volatility to annual average price.

Fuente: Boletín Anual de la OPEP, 2023.

Para concluir, en la siguiente gráfica se muestra la evolución de los precios del petróleo OPEP, Brent y WTI desde enero de 2020 hasta marzo de 2024. Podemos observar que los tres índices siguen tendencias muy similares, destacando algunos picos significativos, como en mayo de 2022, cuando los precios alcanzaron su punto máximo debido a la combinación de recuperación postpandemia y la invasión rusa de Ucrania, que generó incertidumbre en la oferta global.

Sin embargo, los precios disminuyeron en la segunda mitad de 2022 y a lo largo de 2023, estabilizándose debido a ajustes en la oferta, incluido el aumento de producción de algunos países para compensar la reducción de exportaciones de Venezuela, Irán y Rusia. Estos países, debido a las sanciones, enfrentaron barreras de mercado que limitaron su influencia directa sobre los precios globales. Aun así, sus restricciones generaron oportunidades para otros productores de petróleo, contribuyendo a una mayor volatilidad en el mercado global de crudo. En pocas palabras, los precios de referencia (OPEP, Brent, WTI) se han visto impactados por eventos geopolíticos y económicos importantes, pero mantienen una tendencia alineada, reflejando la interdependencia y sensibilidad del mercado petrolero a nivel mundial.

Gráfico 3.9 - Precio medio del petróleo crudo Brent, OPEP y West Texas Intermediate (WTI) de enero de 2020 a abril de 2024 (en dólares por barril)



Fuente: *Investing*, 2024

3.2.3 Perspectivas a corto y largo plazo para el mercado energético global.

De manera general, a corto y largo plazo, el mercado energético global enfrenta perspectivas diversas debido a los desafíos de la transición energética, las políticas climáticas y la volatilidad geopolítica. En el corto plazo, se espera que la demanda de combustibles fósiles siga siendo relevante, en gran parte impulsada por las necesidades energéticas de economías emergentes, particularmente en Asia y África, donde el consumo de energía continúa en aumento. Según BP, el consumo de petróleo y gas ha alcanzado nuevos picos recientemente, con inversiones de hasta 550 mil millones de dólares en 2023²⁰. Sin embargo, se prevé que la eficiencia energética, el crecimiento de vehículos eléctricos y la electrificación del transporte afectarán la demanda de petróleo en los próximos años, especialmente en países desarrollados.

Expectativas a Corto Plazo (1-2 años)

Las proyecciones para el mercado de petróleo en los próximos años reflejan una visión cada vez más pesimista, impulsada por diversos factores globales que afectan tanto a la oferta como a la demanda. A pesar de los esfuerzos por parte de los principales actores del mercado, como la OPEC+ y las grandes economías productoras, las expectativas de los expertos indican que los precios del petróleo seguirán una tendencia bajista en el mediano plazo. Esta perspectiva, conocida como "bearish", se fundamenta en la previsión de un exceso de oferta que podría superar la demanda global, especialmente si no se implementan recortes profundos en la producción.

Diversos analistas y organismos internacionales, como *ANZ Research*, la Administración de Información Energética de EE. UU. (EIA) y *Fitch Ratings*, han ajustado sus pronósticos a la baja para los precios del crudo, anticipando caídas significativas en los precios de referencia como el WTI y el Brent para 2025. Los factores clave que sustentan estas expectativas incluyen la estabilización de la producción de petróleo, una posible desaceleración económica global y la creciente competencia de fuentes de energía renovables que podrían desplazar la demanda de combustibles fósiles.

²⁰ *Oil and gas upstream investment totalled \$550 billion in 2023. Although upstream investment remains below its peak in the early 2010s, production has continued to grow steadily, supported by improving productivity of investment.* Bp Energy Outlook: 2024 edition

Esta tendencia bajista plantea desafíos tanto para los países exportadores de petróleo, que dependen de los ingresos del crudo, como para las industrias que enfrentan la incertidumbre de precios volátiles en el mercado. Sin embargo, aún existen divergencias en las opiniones de los expertos, ya que algunos sostienen que la volatilidad de los precios podría ofrecer oportunidades a corto plazo, mientras que otros advierten sobre el impacto negativo de una oferta persistente que podría presionar los márgenes de rentabilidad en el sector energético.

En resumen, las proyecciones del mercado de petróleo sugieren un horizonte incierto, donde las expectativas de precios bajos se combinan con un panorama económico global cada vez más complejo, lo que genera un escenario donde las estrategias de producción y las decisiones políticas jugarán un papel crucial en la evolución futura del mercado.

Instituciones como *BMI*, *ING*, *ANZ Research* y *Fitch Ratings* ajustaron a la baja sus previsiones de precios para el Brent en 2025, estimándolo entre 65 y 78 USD por barril. OPEC+ puede enfrentar presiones para hacer recortes profundos en la producción si desean estabilizar los precios.

Expectativas a Mediano Plazo (2025-2030)

En el escenario de "Cero Emisiones Netas" de la Agencia Internacional de Energía (AIE), se proyecta una reducción de la producción de petróleo a 77 millones de barriles diarios (mbd) en 2030. Esta caída se concentrará en productores de bajo costo y alto riesgo geopolítico en el Medio Oriente, mientras que productores más costosos, como Estados Unidos, reducirán su participación. Este cambio puede generar crisis de precios si la oferta baja más rápido que la demanda, afectando a los productores que dependen de ingresos petroleros y promoviendo la inestabilidad en economías no diversificadas.

A pesar de la línea ambiental protectora que se busca seguir en la transición energética²¹, muchos expertos coinciden en que este cambio no es materializable a

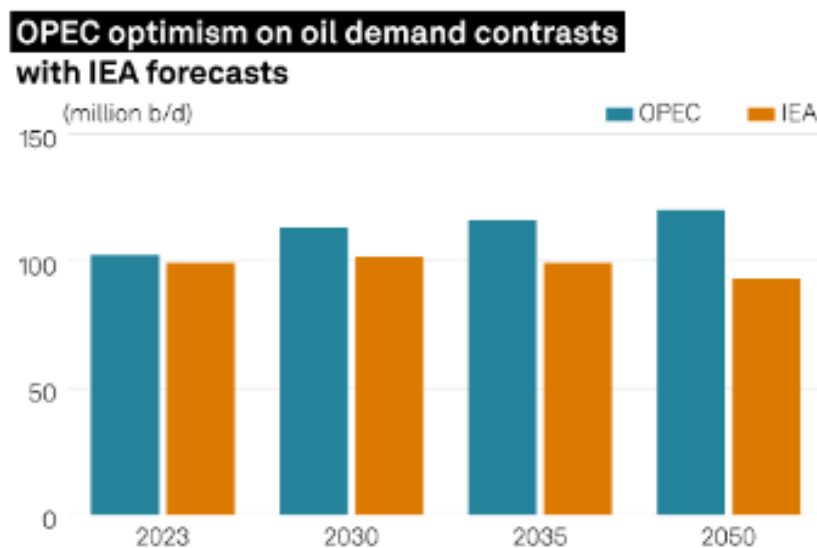
²¹ Actualmente, más del 80% de la energía mundial proviene de combustibles fósiles (petróleo, gas y carbón). La transición hacia fuentes renovables implicaría reemplazar esta infraestructura energética masiva, lo cual es un proceso complejo, costoso y que requiere décadas. Algunos sectores, como el transporte pesado, la aviación y ciertas industrias (como la siderurgia y el cemento), dependen en gran medida de combustibles fósiles y aún no tienen alternativas de cero emisiones viables o económicamente accesibles. La Agencia Internacional de Energía (AIE) estima que para lograr cero emisiones netas para 2050, se necesitarían

mediano plazo. La razón principal radica en la falta de tecnologías verdaderamente desarrolladas que sean capaces de suplir toda la demanda global de energía. Aunque se están realizando esfuerzos por diversificar las fuentes energéticas y promover alternativas más sostenibles, la infraestructura y la capacidad tecnológica actuales no permiten una sustitución total y rápida de los combustibles fósiles. Este desafío implica no solo un factor tecnológico, sino también una cuestión económica y política que debe ser atendida para garantizar una transición efectiva.

Expectativas a Largo Plazo (2030-2050)

Para 2050, se anticipa que la producción global caiga a 24 mbd, con la mayoría concentrada en el Medio Oriente. Los precios del petróleo tenderán a ser menos volátiles por factores geopolíticos, ya que la producción no OPEP compensa las interrupciones. Sin embargo, la transición energética hacia fuentes renovables generará desafíos para los productores y oportunidades para importadores como la UE y España en términos de seguridad energética.

Gráfico. 3.10 Comparación de las proyecciones de demanda de petróleo de la OPEP y la AIE hasta 2050.



Fuente: S&P Global Commodity Insights, AIE, OPEP, 2024

inversiones de varios billones de dólares al año en infraestructuras de energía limpia, eficiencia y tecnologías de reducción de emisiones.

La OPEP mantiene una visión optimista sobre la demanda a largo plazo, confiando en que el petróleo seguirá siendo una fuente clave de energía en las próximas décadas, especialmente en regiones en desarrollo que podrían no tener una transición rápida a energías alternativas. Por otro lado, la AIE, influenciada por los compromisos globales de reducción de emisiones y el impulso hacia la transición energética, proyecta una disminución en la demanda de petróleo, especialmente después de 2035. La divergencia en estas proyecciones refleja diferentes enfoques hacia la transición energética y el futuro del mercado energético global.

Esta divergencia se debe a factores complejos y en constante evolución, como la transición energética, la presión por reducir emisiones, la creciente competitividad de las energías renovables, y la inestabilidad geopolítica. Mientras algunos analistas creen que la transición a energías limpias reducirá drásticamente la demanda de petróleo a mediano y largo plazo, otros sostienen que el crecimiento en regiones en desarrollo garantizará una demanda sostenida.

Gráfico 3.11 Proyecciones de Precios del Petróleo 2026-2030 de Analistas y Agencias.

Oil Price Forecast 2026-2030 and Beyond

Analyst/Source	Oil Price Forecast 2026-2030 (July)	Oil Price Forecast 2026-2030 (October)
BMI	2026 to 2028: \$81 (Brent)	2026 to 2028: \$77 (Brent)
ING	2026: \$75 (Brent)	\$70
Osama Rizvi	\$60-\$80	n/a
Fitch Ratings	2026	
	Brent: \$65 WTI: \$60	
	2027	
	Brent: \$65 WTI: \$60	Unchanged
	Mid-cycle	
	Brent: \$60 WTI: \$57	

Fuente: *Techopedia, "Oil Price Forecast 2026-2030 and Beyond."*

La disparidad en las predicciones de los principales organismos hace que el mercado petrolero sea, en gran medida, impredecible. La combinación de factores geopolíticos, económicos y tecnológicos convierte a la demanda de petróleo en una variable altamente sensible, dificultando cualquier cálculo confiable de su precio a futuro. Los actores del mercado deberán adaptarse a esta incertidumbre, tomando decisiones estratégicas que consideren múltiples escenarios y preparándose para responder ante posibles fluctuaciones y cambios en la demanda global.

CAPÍTULO IV: Consideraciones Legales y Políticas

4.1. Marco Legal Internacional y Nacional

4.1.1 Legislación internacional y nacional relacionada con las sanciones al crudo venezolano.

Las sanciones sobre el crudo venezolano están regidas tanto por legislación internacional como por marcos regulatorios nacionales, principalmente de los Estados Unidos y la Unión Europea. Estas sanciones buscan restringir el acceso del gobierno venezolano a recursos económicos clave y se aplican sobre el comercio y la exportación de petróleo, afectando el transporte y los contratos de fletamento. A continuación, se destacan algunos puntos importantes:

Estados Unidos:

- ***International Emergency Economic Powers Act (IEEPA)***: Permite la imposición de sanciones económicas en respuesta a amenazas externas, incluyendo sanciones contra PDVSA y el gobierno de Venezuela.
- ***Executive Orders (Órdenes Ejecutivas)***: Diversas órdenes ejecutivas han establecido restricciones sobre el petróleo venezolano y entidades asociadas. Ejemplos incluyen las Órdenes Ejecutivas 13692, 13808, 13850, 13884, que prohíben transacciones con el gobierno de Venezuela y PDVSA.
- ***OFAC Sanctions Regulations (Reglamentos de la OFAC)***: Emite reglamentaciones detalladas en torno a las sanciones, prohibiendo a personas y entidades estadounidenses hacer negocios con Venezuela y listando empresas y personas bloqueadas en la Lista de Nacionales Especialmente Designados (SDN).

Unión Europea:

- ***Reglamento del Consejo (UE) N.º 2017/2063***: Establece medidas restrictivas, incluyendo la congelación de activos y prohibiciones de viaje contra personas y entidades venezolanas responsables de violaciones de derechos humanos.

- **Decisión del Consejo (PESC) 2017/2074:** Complementa el reglamento al detallar medidas de sanción adicionales contra el suministro de equipo militar y productos que puedan usarse para represión interna en Venezuela.
- **Modificaciones subsecuentes:** La UE ha adaptado y ampliado sus medidas a lo largo de los años, aunque no ha prohibido totalmente el comercio de petróleo, sí ha aplicado restricciones de financiamiento y comercio con PDVSA.

Canadá:

- **Special Economic Measures Act (SEMA):** La ley permite a Canadá imponer sanciones económicas para promover la paz y la seguridad internacional. Las **Special Economic Measures (Venezuela) Regulations** de Canadá prohíben transacciones financieras y comerciales con ciertas personas y entidades venezolanas.
- **Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Act (Magnitsky Act):** Permite sanciones contra individuos responsables de corrupción y violaciones de derechos humanos, incluyendo funcionarios venezolanos involucrados en actividades ilícitas.

Reino Unido:

- **The Venezuela (Sanctions) (EU Exit) Regulations 2019:** Tras el Brexit, el Reino Unido implementó sus propias regulaciones de sanciones que incluyen la congelación de activos y prohibiciones de viaje similares a las medidas de la UE, enfocándose en proteger derechos humanos y la democracia en Venezuela.

Otros Países y Organizaciones:

- **Grupo de Lima:** Aunque no todos los países miembros han impuesto sanciones, el grupo emitió declaraciones conjuntas pidiendo sanciones diplomáticas y económicas y bloqueando apoyos comerciales a funcionarios venezolanos.
- **Panamá y otros países latinoamericanos:** Panamá ha emitido su propia lista de sanciones financieras contra funcionarios venezolanos, mientras que otros países de la región han apoyado las sanciones internacionales mediante restricciones de viaje y congelación de activos.

- **Australia:** Aplicó sanciones contra funcionarios venezolanos bajo el ***Autonomous Sanctions Act*** y el ***Magnitsky-style laws***, que se enfoca en violaciones de derechos humanos y corrupción.

Normas y Guías de Organizaciones Internacionales:

- **Naciones Unidas:** No ha emitido sanciones específicas contra Venezuela, pero varios países han justificado sus sanciones con base en principios de la Carta de la ONU y resoluciones sobre derechos humanos.
- **OCDE y FATF/GAFI:** Estas organizaciones no emiten sanciones, pero han promovido políticas que dificultan el flujo de fondos ilícitos desde Venezuela, incentivando a los bancos internacionales a reforzar controles con entidades venezolanas.

Cada uno de estos marcos legales contribuye a un sistema global que busca restringir el acceso de Venezuela a los mercados y al financiamiento internacional, lo cual afecta directa e indirectamente el comercio y transporte de crudo venezolano.

4.1.2 Implicaciones legales para los actores del transporte marítimo y del mercado energético.

Durante esta tensión política, los problemas jurídicos se intensifican, actualmente una de las principales implicaciones es el **“Riesgo de “contaminación”**: Si un buque transporta crudo venezolano, puede estar sujeto a un proceso de **“contaminación”** jurídica, lo que implica que la nave podría quedar marcada como vinculada a sanciones, y otros actores del mercado podrían negarse a hacer negocios con ella en el futuro, incluso si no estaba originalmente bajo sanciones. Esta "contaminación" puede dificultar la reventa de petróleo, disminuir la capacidad de encontrar contratos de fletamento o afectar la capacidad de operar de manera general.

Los actores del mercado son reacios a involucrarse con cualquier activo que haya estado en contacto con crudo venezolano debido al riesgo de incurrir en sanciones secundarias. Esto crea un "efecto de contaminación" que podría afectar incluso a las empresas que no están directamente involucradas con Venezuela. Por ejemplo, si una compañía marítima transporta petróleo venezolano y está registrada en un país no

sancionado, aún puede estar sujeta a sanciones de EE. UU. por el simple hecho de realizar este tipo de operaciones.

Algunos puertos y terminales, especialmente aquellos que operan bajo la jurisdicción de países como Estados Unidos, podrían negar el acceso a cualquier buque asociado con Venezuela. Esto ocurre porque se considera que cualquier buque que haya transportado crudo venezolano puede estar “**contaminado**” legalmente, y los puertos evitan cualquier riesgo de sanción secundaria. Esto afecta directamente la capacidad de operación de los armadores y fletadores que están vinculados con esta actividad.

Además, si un comprador de crudo no se asegura de que el petróleo no proviene de Venezuela o de actores sancionados, corre el riesgo de que el contrato sea revertido por violaciones de las sanciones. Esto puede tener consecuencias serias en términos de pérdida de contratos, daños financieros, y en algunos casos, incluso acciones legales.

Las empresas que se ven vinculadas a productos de crudo venezolano pueden enfrentar un daño a su reputación. Esto afecta la relación con clientes internacionales que desean evitar cualquier asociación con un régimen sancionador, incluso si no están violando directamente las leyes. La contaminación de la marca es un riesgo significativo, especialmente en la actualidad que el *Compliance*²² es esencial para compañías que operan en mercados sensibles a las políticas de sanciones.

Las sanciones afectan las transacciones financieras, por lo que las empresas que intentan vender o comprar crudo venezolano pueden encontrarse con restricciones severas para realizar pagos internacionales. Los bancos y entidades financieras pueden negarse a procesar pagos relacionados con crudo venezolano debido al riesgo de violar sanciones.

Con la intención de evitar la “**contaminación**” de su cadena de suministro, las empresas del sector energético están implementando tecnologías más estrictas para rastrear el origen del crudo que compran. La preocupación por el origen del petróleo ha aumentado y muchas empresas requieren una certificación de origen más rigurosa para

²² El término *Compliance* se refiere al conjunto de procesos, procedimientos y controles internos que una empresa implementa para asegurar que sus operaciones cumplen con todas las normativas legales y regulatorias, tanto locales como internacionales.

asegurarse de que no están comprando crudo de fuentes sancionadas. Esto implica costos adicionales y potencialmente retrasos en el proceso de comercialización.

Si una empresa no implementa un adecuado sistema de **compliance** para gestionar las sanciones relacionadas con el crudo venezolano, puede enfrentar serias consecuencias legales y financieras. Algunas de las implicaciones más graves son:

- **Sanciones financieras:** Las autoridades, como la **OFAC** en Estados Unidos, imponen multas millonarias a las empresas que violan las sanciones. Estas multas pueden ser mucho mayores que las ganancias obtenidas de transacciones con crudo venezolano.
- **Pérdida de acceso a mercados internacionales:** El incumplimiento puede resultar en que la empresa quede bloqueada de los mercados internacionales. Empresas de transporte, refinadores, y *traders* pueden ser **vetadas** por otras partes del mercado global, lo que perjudica gravemente la operatividad de la empresa.
- **Acciones legales:** Las empresas involucradas en el incumplimiento pueden enfrentar litigios por parte de clientes o socios comerciales que se vean afectados por la violación de sanciones. Esto también puede resultar en **daño reputacional** que persista durante años.

Según la Lista SDN, las sanciones alcanzan a un total de **52 individuos, 76 empresas y 55 buques petroleros** con vínculos directos con el gobierno de Venezuela, abarcando empresas distribuidas en países como Colombia, Panamá, Liberia y el mismo Estados Unidos. Además, varias de estas sanciones se dirigen a actores internacionales, como **Rosneft Trading**²³, una subsidiaria de la petrolera estatal rusa Rosneft, que facilitaba la comercialización de crudo venezolano. Este tipo de medidas amplía el alcance de las sanciones más allá de Venezuela y afecta a otras empresas y países involucrados en el comercio del petróleo venezolano.

²³ In 2014, Rosneft granted the Venezuelan government a loan of USD 6.5 billion. The Venezuelan state oil company *Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA)* supplied crude oil in return, which *RTSA* sold on. As a result, *RTSA* saw its status elevated to the most important trader of Venezuelan crude oil. And to a very good taxpayer in Geneva. Public eye, **Rosneft Trading and the sanctions against Venezuela**.

En el contexto legal y de **compliance**, las sanciones han reforzado la importancia de que las empresas del sector energético y de transporte marítimo implementen controles y protocolos rigurosos para garantizar que sus actividades se mantengan dentro de los marcos legales. Estas políticas de cumplimiento no solo protegen a las empresas de consecuencias legales y sanciones, sino que también son un elemento clave para mantener la transparencia y la integridad en un entorno de negocios cada vez más regulado y globalizado. En suma, la situación de Venezuela refleja el poder y el alcance de las sanciones como herramienta de política exterior, pero también plantea desafíos humanitarios y económicos significativos que requieren soluciones equilibradas para la estabilidad a largo plazo.

4.2. Impacto Político y Diplomático

4.2.1 Evaluación de las relaciones diplomáticas y políticas entre los países involucrados.

Hace aproximadamente 20 años, Venezuela gozaba de un alto reconocimiento en las relaciones diplomáticas internacionales y era considerado un país influyente en América Latina y el Caribe. Hasta finales de los años 90 y comienzos de los 2000, Venezuela era vista como un socio confiable en la región y en el mundo, especialmente debido a su liderazgo en la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) y su influencia como importante proveedor de petróleo a nivel global. Esta estabilidad y prestigio diplomático permitieron que el país jugara un papel relevante en iniciativas de integración regional, como la Comunidad Andina, el Grupo de Río y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR).

En la actualidad, la situación diplomática entre Venezuela y diversos países ha atravesado numerosas tensiones y deterioros debido a la política interna y las controversias internacionales relacionadas con las sanciones, la democracia, y los derechos humanos en Venezuela.

La relación entre Colombia y Venezuela se ha visto gravemente afectada, especialmente tras las acusaciones mutuas de injerencia política y apoyo a grupos irregulares. En 2019, el presidente de Colombia, Iván Duque, lideró una política de presión sobre el gobierno de Maduro, brindando apoyo a la oposición y liderando el Grupo de Lima, una coalición de países de América Latina opuesta a la administración

venezolana. En 2020, ambos países cerraron sus embajadas y suspendieron relaciones diplomáticas, limitando la comunicación oficial al mínimo, lo cual ha dificultado la gestión de la crisis migratoria y de seguridad en la frontera compartida

Perú también ha roto relaciones diplomáticas con Venezuela en múltiples ocasiones, particularmente en el contexto de elecciones que no cumplen con estándares democráticos internacionales. En 2024, tras las elecciones en Venezuela, Perú suspendió sus relaciones oficiales, retirando a su embajador y condenando la falta de transparencia en el proceso electoral.

Chile y Panamá son otros dos países latinoamericanos que rompieron relaciones diplomáticas con Venezuela en respuesta a las elecciones de 2024, ambos países han retirado a sus representantes diplomáticos y han restringido algunas funciones consulares, lo que limita el acceso de ciudadanos venezolanos a servicios en esos países. Esta ruptura también ha generado efectos negativos en los migrantes venezolanos que residen en estos países, quienes dependen de servicios consulares para trámites legales y administrativos

Aunque Estados Unidos ya mantenía una política de sanciones contra Venezuela, en 2019 cerró su embajada en Caracas y expulsó a los diplomáticos venezolanos, congelando casi todas las relaciones oficiales. Esta medida fue parte de la estrategia de la administración de Donald Trump. Esta ruptura diplomática ha complicado los intercambios comerciales y la asistencia consular para ciudadanos estadounidenses en Venezuela, al tiempo que fortaleció el aislamiento internacional de Venezuela

Actualmente, las relaciones diplomáticas y comerciales entre Venezuela y España están en una etapa de tensión, caracterizada por declaraciones críticas y amenazas de ruptura. Este deterioro ha sido impulsado en parte por el reconocimiento del parlamento español de la legitimidad de líderes de la oposición venezolana, como Edmundo González, lo cual ha generado reacciones contundentes desde el gobierno de Nicolás Maduro. En octubre de 2024, Venezuela amenazó con suspender relaciones diplomáticas y comerciales con España como respuesta a estos reconocimientos, un paso que sigue siendo delicado, ya que ambos países mantienen intereses comerciales significativos. España, por ejemplo, es uno de los principales importadores de crudo venezolano y

cuenta con 124 empresas operando en el país, lo cual representa una inversión estimada en 500 millones de euros.

Esta tensión también ha impactado el ámbito comercial. A pesar de las amenazas, España busca mantener sus intereses en Venezuela, especialmente en el sector energético. Empresas como Repsol han continuado sus operaciones en Venezuela, y el gobierno español se ha comprometido a proteger estos intereses. Sin embargo, la relación se mantiene en una especie de “calma tensa” que podría desencadenar medidas adicionales si el conflicto diplomático se intensifica.

La situación refleja una combinación de factores políticos y económicos. En términos diplomáticos, España ha intentado posicionarse como un mediador en la crisis venezolana, promoviendo una solución democrática en colaboración con la Unión Europea. Sin embargo, la administración de Maduro ha percibido algunas de estas acciones como interferencias en asuntos internos, exacerbando así las tensiones. Aunque la Unión Europea no ha roto relaciones diplomáticas en bloque, varios de sus países miembros han reducido significativamente sus relaciones con Venezuela.

La crisis ha tenido consecuencias en la vida de millones de venezolanos desplazados que, según la ONU, suman casi ocho millones a nivel mundial. Países como Colombia y Perú, que han recibido a gran parte de esta diáspora, han buscado equilibrar el apoyo a estos migrantes con las complejas relaciones diplomáticas con Venezuela. Estos conflictos han dificultado la integración y protección de los migrantes, quienes también enfrentan retos socioeconómicos y legales en sus nuevos países de residencia.

Esta situación ha dejado a Venezuela cada vez más aislada diplomáticamente, limitando su capacidad para negociar y recibir apoyo económico en el contexto global. Los conflictos diplomáticos no solo afectan la estabilidad política de Venezuela, sino que también impactan a la ciudadanía, que ve restringidas sus opciones de movilidad y enfrenta dificultades en el acceso a servicios en el extranjero, como asistencia consular y procesos migratorios, además de los retos derivados de las sanciones económicas internacionales.

4.2.2 Consideraciones sobre posibles cambios en las políticas gubernamentales y su efecto en el mercado.

En términos de impacto a largo plazo, cualquier avance en la estabilidad política y las reformas democráticas podría hacer que Venezuela recupere el reconocimiento internacional y logre acceso a organismos financieros globales como el Banco Mundial o el FMI. Esto permitiría obtener apoyo financiero e inversionistas interesados en proyectos de infraestructura y desarrollo.

Dado que Venezuela cuenta con una de las mayores reservas de petróleo en el mundo, sus políticas energéticas tienen una influencia significativa en el mercado global de petróleo, especialmente como miembro de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP). Las decisiones de Venezuela sobre aumentar o reducir la producción pueden afectar directamente los precios internacionales del petróleo.

Si el gobierno venezolano logra estabilizar sus operaciones y superar las restricciones de sanciones, podría optar por aumentar la producción y exportación de petróleo. Este incremento podría llevar a una mayor oferta en el mercado global, lo que generalmente resulta en una reducción de precios. Para los consumidores, un precio menor del petróleo podría reducir costos energéticos, pero para otros países productores, podría significar una disminución de ingresos.

En caso de que las sanciones internacionales continúen o se incrementen, o si el país enfrenta problemas internos que limiten su capacidad de producción, la oferta de crudo venezolano podría seguir siendo baja. En este caso, el precio del petróleo podría mantenerse alto, beneficiando a otros productores (como Arabia Saudita o Rusia) que podrían capitalizar en la disminución de oferta de Venezuela para ganar participación de mercado.

Venezuela ha mantenido relaciones estrechas con países como Rusia, China e Irán, que también han sido objeto de sanciones en diferentes contextos. En escenarios de cooperación energética, estos aliados podrían asistir a Venezuela con tecnología, financiamiento y asistencia técnica para mejorar sus procesos de extracción y refinación. Tal colaboración aumentaría la capacidad de producción del país y reduciría su dependencia de equipos o tecnología occidentales.

El mayor beneficiado de una recuperación en la producción de petróleo de Venezuela sería el mercado global de energía, con los países consumidores de petróleo que se beneficiarían de una oferta más estable y precios más bajos. En particular, China, Rusia y Estados Unidos, como grandes consumidores y socios clave, serían los principales beneficiarios de un aumento en la producción venezolana. Sin embargo, también se beneficiaría la economía de América Latina, especialmente países como Brasil e incluso la UE, que podrían diversificar sus relaciones comerciales y encontrar nuevas oportunidades de inversión y comercio

En conclusión, cualquier cambio en las políticas venezolanas que afecte la producción y exportación de petróleo tendría un impacto directo en los precios internacionales y en la posición geopolítica de Venezuela. La capacidad del país para adaptarse y responder a las fluctuaciones de demanda en el mercado global dependerá en gran medida de su estabilidad interna y de su habilidad para negociar con los actores internacionales.

CAPÍTULO V: Conclusiones y Recomendaciones

5.1 Conclusiones

5.1.1 Resumen de los hallazgos y conclusiones clave

Las sanciones impuestas al crudo venezolano han alterado significativamente los flujos globales de transporte marítimo de petróleo. Esto ha llevado a una reestructuración de las rutas de exportación de Venezuela, afectando el comercio internacional y la logística marítima en su conjunto.

Debido a las restricciones, las rutas tradicionales hacia Estados Unidos y Europa se han visto interrumpidas, obligando a Venezuela a redirigir sus exportaciones a otros mercados, como China e India, lo cual ha incrementado las distancias y los costos logísticos.

Las sanciones han provocado un aumento en los costos de seguro y una disponibilidad limitada de cobertura para el transporte del crudo venezolano. Esto se debe al riesgo político y financiero percibido por las aseguradoras, lo que impacta a los armadores y fletadores que aún operan en el comercio de crudo venezolano. Las primas de seguros marítimos y de carga aumentaron debido al riesgo de posibles represalias económicas y legales contra las empresas involucradas en la logística del crudo sancionado.

Otro de los aspectos más importantes ha sido la trazabilidad del crudo venezolano, se han adoptado prácticas para ocultar el origen del petróleo, como el apagado de transmisores en embarcaciones o la transferencia en altamar, lo cual genera nuevos retos para la industria marítima. Estas prácticas afectan la transparencia del comercio internacional y pueden generar tensiones regulatorias con los países importadores y organizaciones marítimas.

La disminución de las exportaciones de crudo venezolano ha afectado tanto la oferta global como los precios del petróleo. Los recortes en la oferta han generado presiones en el mercado energético, especialmente en momentos de alta demanda. Venezuela, al tener una menor capacidad de respuesta en el mercado internacional, ha perdido cuota de mercado, lo que ha beneficiado a otros productores como Rusia, Arabia Saudita y Estados Unidos.

Las sanciones no solo impactan a Venezuela económicamente, sino que también contribuyen a la realineación geopolítica, particularmente en las relaciones entre Venezuela y potencias como China y Rusia. A nivel local, las restricciones han acelerado la crisis económica en Venezuela, afectando la capacidad del país para desarrollar y mantener su infraestructura energética y marítima.

Esta situación ha dejado una huella profunda en las relaciones diplomáticas, impactando tanto a las naciones involucradas como a la población venezolana, que vive las consecuencias directas de estas decisiones globales.

5.1.2 Contribuciones al conocimiento y posibles áreas de investigación futura

Este estudio aporta una perspectiva completa sobre los efectos de las sanciones al crudo venezolano en tres grandes áreas: el mercado energético global, el transporte marítimo y las relaciones diplomáticas. La investigación analiza, por un lado, cómo las restricciones comerciales afectan a la oferta y demanda de crudo en los mercados energéticos, obligando a Venezuela a redirigir sus exportaciones a mercados alternativos, lo que a su vez ha elevado costos logísticos y operativos. En segundo lugar, se profundiza en el impacto en el transporte marítimo, donde las sanciones han modificado las rutas tradicionales y aumentado los costos de seguro, mostrando cómo las decisiones políticas internacionales pueden cambiar la estructura y la economía de toda una industria.

Además, el estudio explora las repercusiones en la población venezolana, destacando cómo las sanciones, aunque dirigidas principalmente al gobierno, tienen consecuencias devastadoras para la ciudadanía. Al analizar esta perspectiva social y económica, el trabajo contribuye a los debates en economía política y relaciones internacionales, proporcionando una base para futuras investigaciones que busquen entender cómo políticas internacionales influyen en la vida de las personas y en la estabilidad económica y social de países en desarrollo.

Un área fundamental para futuras investigaciones es la evaluación de la efectividad de las sanciones económicas a largo plazo en los países sancionados, especialmente en términos de su capacidad para lograr cambios políticos o económicos deseados. Investigaciones adicionales podrían comparar el caso venezolano con el de otros países como Irán, Corea del Norte o Cuba, que también enfrentan sanciones

económicas, para evaluar si existen patrones comunes de impacto y respuesta. Este tipo de estudios contribuiría a comprender si las sanciones realmente cumplen con los objetivos diplomáticos que pretenden, o si más bien generan efectos secundarios contraproducentes, como el empobrecimiento de la población y el fortalecimiento de relaciones con potencias que desafían la hegemonía occidental.

El ocultamiento del origen del crudo venezolano mediante prácticas de apagado de transmisores y transferencias en altamar plantea un desafío significativo para la transparencia del comercio internacional. Futuras investigaciones podrían explorar cómo tecnologías emergentes como blockchain, inteligencia artificial y sistemas de monitoreo en tiempo real podrían mejorar la trazabilidad de bienes sancionados. Además, se podría investigar el papel de las regulaciones internacionales para fortalecer la transparencia en los flujos comerciales, evitando prácticas de elusión de sanciones y promoviendo un mercado más justo y seguro. Este tipo de investigación podría ser útil tanto para gobiernos como para la industria privada, ayudando a crear mecanismos que aseguren el cumplimiento de las regulaciones internacionales sin afectar negativamente al comercio global.

Otra área prometedora es la investigación sobre el impacto de las sanciones en los derechos humanos y el bienestar social en los países sancionados. Se podría explorar cómo las sanciones afectan el acceso a bienes y servicios básicos, empleo, inflación y calidad de vida en general, evaluando si existen alternativas diplomáticas que podrían generar un impacto positivo sin perjudicar a la población civil. Este tipo de investigación es clave para desarrollar políticas internacionales más éticas y efectivas que equilibren la necesidad de presión política con el respeto a los derechos humanos y al bienestar de las personas. Además, podría contribuir a la formulación de marcos legales que regulen las sanciones y mitiguen su impacto humanitario.

En resumen, este estudio no solo ofrece una visión comprensiva sobre el impacto de las sanciones al crudo venezolano en el ámbito energético y marítimo, sino que también abre la puerta a futuras investigaciones que puedan contribuir al desarrollo de políticas de sanciones más informadas y humanas. Este conocimiento ayudará a orientar a académicos, legisladores y profesionales en la construcción de estrategias que equilibren los intereses diplomáticos y comerciales con la necesidad de proteger el bienestar de las poblaciones afectadas.

5.2 Recomendaciones

5.2.1 Medidas para mitigar los efectos adversos de las sanciones en el transporte marítimo y el mercado energético.

Para mitigar los efectos adversos de las sanciones sobre el transporte marítimo y el mercado energético, se podrían considerar varias medidas a nivel internacional, regional y local, orientadas a reducir los costos, mejorar la transparencia y proteger a la población civil de los efectos negativos.

1. Flexibilización y Ajuste en las Sanciones:

Una medida es la implementación de sanciones selectivas que se centren en actores gubernamentales específicos y no en sectores amplios de la economía. Esta estrategia reduce el impacto sobre la población general y sobre las empresas privadas que operan en el sector marítimo y energético.

Otra alternativa es la creación de excepciones humanitarias para productos y servicios esenciales, permitiendo el flujo de bienes de primera necesidad y materias primas sin afectar el sector marítimo que los transporta.

2. Creación de Canales Comerciales Regulados:

Se podrían establecer canales comerciales controlados bajo acuerdos internacionales en los cuales el crudo venezolano pueda ser comercializado dentro de un marco transparente y regulado. Estos acuerdos podrían contar con la supervisión de organizaciones internacionales y permitir transacciones comerciales verificables para evitar la elusión de sanciones y reducir el riesgo para el transporte marítimo.

Como antecedente a este ámbito, se puede mencionar "*Petróleo por Alimentos*"²⁴ este fue un programa implementado por la ONU en 1995, tras la invasión de Kuwait por parte

²⁴ La resolución 712 de la ONU, adoptada el 19 de septiembre de 1991, autorizó a Irak a realizar ventas puntuales de petróleo por un valor máximo de 1,600 millones de dólares. Estos ingresos tenían como objetivo exclusivo financiar la compra de alimentos esenciales para atender las necesidades de la población civil. Más adelante, esta medida evolucionó con la resolución 986 de 1995, que estableció el programa continuo "Petróleo por Alimentos". Dicho programa permitió a Irak vender crudo por un valor de 5,200 millones de dólares cada semestre, destinando los ingresos a la adquisición de bienes y servicios esenciales bajo estricta supervisión internacional. Este programa buscaba aliviar la crisis humanitaria en Irak sin comprometer las sanciones impuestas por la comunidad internacional

de Irak en 1990. Durante este conflicto, Irak sufrió sanciones económicas severas que afectaron a su población civil. En un esfuerzo por aliviar el sufrimiento humano, la ONU permitió que Irak vendiera petróleo, pero con restricciones estrictas: los ingresos obtenidos debían destinarse exclusivamente a la compra de alimentos, medicinas y otros bienes esenciales para la población. Sin embargo, se prohibió que el gobierno iraquí utilizara esos fondos para actividades militares o la adquisición de armas, controlando así indirectamente su capacidad de reconstituir su fuerza militar. Aunque el programa fue visto como una solución humanitaria, también estuvo marcado por la corrupción y la manipulación, ya que tanto funcionarios iraquíes como empresas extranjeras intentaron evadir las restricciones impuestas. El programa duró hasta 2003, cuando la invasión liderada por Estados Unidos derrocó al régimen de Saddam Hussein. El programa "Petróleo por Alimentos" es considerado un precedente importante para los mecanismos internacionales de control del comercio de petróleo bajo sanciones, y también generó debates sobre la efectividad y las consecuencias de las sanciones en la población civil.

Además, los acuerdos podrían prever el uso de tecnologías avanzadas, como *blockchain*, para hacer que las transacciones sean más transparentes y trazables, minimizando las prácticas de ocultamiento y aumentando la confianza en el comercio regulado.

3. Reducción de Costos de Seguro y Mayor Transparencia:

Una medida importante es el desarrollo de fondos de seguro respaldados por organismos internacionales para ayudar a cubrir los costos de transporte en regiones sancionadas. Estos fondos, creados con el apoyo de entidades multilaterales o bajo acuerdos regionales, podrían facilitar el acceso a coberturas de seguro asequibles para empresas navieras y operadores que necesitan movilizar mercancías esenciales, como el crudo.

Paralelamente, las aseguradoras podrían colaborar con agencias internacionales para crear políticas de cobertura que identifiquen y regulen el transporte de mercancías no sancionadas, generando así un ambiente de transparencia y claridad en el mercado de seguros.

4. Desarrollo de Alternativas Energéticas Locales:

A largo plazo, el fomento de inversiones en energía alternativa dentro de Venezuela y otros países sancionados podría reducir la dependencia en el petróleo exportado. Proyectos de energía renovable (eólica, solar, hidroeléctrica) ofrecerían una base energética más diversificada y estable, disminuyendo la presión sobre el sector energético ante las fluctuaciones y restricciones impuestas por las sanciones.

Las alianzas con organismos internacionales y ONGs podrían facilitar la transferencia de tecnología y conocimientos necesarios para desarrollar infraestructuras de energía limpia, apoyando la creación de nuevas fuentes de ingresos y empleos locales.

5. Fomento de la Cooperación Regional y Alianzas Estratégicas:

Se podrían fortalecer las alianzas entre países latinoamericanos y otras naciones afectadas o con interés en el mercado energético, estableciendo consorcios para compartir infraestructura de transporte marítimo, como oleoductos, y facilitar el flujo de petróleo y gas sin recurrir exclusivamente al comercio marítimo. Esta colaboración puede reducir la dependencia en rutas marítimas sancionadas y permitir una diversificación de las vías de distribución.

A nivel regional, crear asociaciones o fondos de desarrollo para la modernización de puertos y terminales también podría facilitar el comercio de crudo, promoviendo una logística más eficiente y con menor riesgo de exposición a sanciones.

6. Incentivo a la Transparencia y Cumplimiento Internacional:

Impulsar el uso de estándares internacionales en transparencia, como el Estándar de la Iniciativa para la Transparencia en las Industrias Extractivas (EITI)²⁵, ayudaría a los países sancionados a mejorar la visibilidad de sus operaciones energéticas. Esto podría facilitar negociaciones para flexibilizar sanciones en base a compromisos de transparencia y buena gobernanza.

Además, organismos como la ONU podrían fortalecer las regulaciones sobre prácticas comerciales para evitar el uso de medios como el apagado de transmisores en

²⁵ La EITI establece un estándar global al que los países pueden adherirse voluntariamente para garantizar la divulgación pública de los ingresos y pagos que reciben los gobiernos por parte de las empresas extractivas. En la práctica, esto significa que los países miembros de la EITI deben publicar informes periódicos y detallados sobre los ingresos que generan de sus recursos naturales y sobre los pagos que las empresas realizan al Estado. Estos informes son auditados y validados por un comité independiente para asegurar su precisión y transparencia.

embarcaciones y las transferencias en altamar, promoviendo así un comercio marítimo más seguro y verificable.

Estas medidas no solo ayudan a reducir los impactos de las sanciones, sino que también favorecen la creación de un entorno comercial y energético más resiliente y adaptado a la actual realidad geopolítica.

5.3 Consideraciones para los actores gubernamentales, empresariales y de la sociedad Civil

Para los actores gubernamentales, la situación plantea un complejo desafío de política exterior y económica, en el que deben equilibrar las sanciones impuestas con el mantenimiento de la estabilidad energética y la protección de sus propios intereses comerciales. Estos gobiernos tienen la responsabilidad de diseñar políticas que mitiguen los efectos adversos en la cadena de suministro global, a la vez que deben considerar las implicaciones diplomáticas y los posibles cambios en sus relaciones internacionales y alianzas estratégicas. También es crucial que implementen políticas de excepción humanitaria para garantizar que los bienes de primera necesidad y recursos básicos lleguen a la población civil de los países sancionados, evitando agravar la crisis social y económica.

Desde el punto de vista empresarial, las sanciones representan un desafío significativo para las compañías navieras, aseguradoras y aquellas que operan en el sector energético, pues enfrentan mayores costos, incertidumbre operativa y riesgos reputacionales. Las empresas que eligen continuar operando en estos entornos deben tomar medidas para cumplir con las normativas internacionales, adoptando políticas de transparencia y trazabilidad en sus operaciones. Además, necesitan innovar en la gestión de riesgos y explorar soluciones tecnológicas que faciliten la verificación del origen de los productos y aseguren el cumplimiento de las normativas, lo que contribuye a una mayor estabilidad y credibilidad en sus transacciones.

Por último, para la sociedad civil, el conocimiento y el acceso a la información sobre los impactos de estas sanciones y los flujos de comercio global es crucial. Las organizaciones de la sociedad civil y la ciudadanía deben mantenerse informadas y participar en el monitoreo de los efectos que tienen las políticas de sanciones en los

derechos humanos, el bienestar social y la economía local. Esta participación activa es clave para exigir a los gobiernos y empresas una gestión responsable y ética de los recursos, así como para promover políticas que minimicen el impacto humanitario de las sanciones en la población civil.

La sociedad civil también puede desempeñar un rol fundamental en la construcción de redes de apoyo y en la movilización de esfuerzos internacionales para defender los derechos de las personas afectadas por las políticas de sanción, promoviendo un enfoque más equilibrado entre los objetivos de presión política y el respeto a los derechos humanos. En conjunto, la coordinación y el compromiso de estos tres actores pueden generar un marco más justo y sostenible para enfrentar los desafíos planteados por las sanciones, contribuyendo a una estructura de gobernanza que equilibre los intereses económicos, políticos y sociales.

Referencias:

YERGIN, Daniel, *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power*, Simon & Schuster, Nueva York, 1991.

LLOYD'S LIST INTELLIGENCE, «Shifty Shades of Grey: The Different Risk Profiles of the Dark Fleet Explained», Equipo de Redacción de Lloyd's List Intelligence, Doc. SSI, abril, 2023.

S&P GLOBAL MARKET, «Infographic: US Election Looms as OPEC+ Bids to Shore Up Oil Market», *Upstream Conference*, S&P Global Market, 31 octubre, 2024, pp. 1-1, s.e.

S&P GLOBAL MARKET, «US Will Not Renew Oil and Gas Sanctions Relief for Venezuela Amid Election Concerns», *Energy Transition Conference*, S&P Global Market, 17 abril, 2024.

OFAC (Oficina de Control de Activos Extranjeros del Departamento del Tesoro de EE.UU.), «Venezuela-Related Sanctions», *Equipo de Redacción de OFAC*, Doc. VRS, Washington D.C.

WEST OF ENGLAND P&I CLUB, «Venezuela: Potential Re-imposition of U.S. Sanctions», *Equipo de Redacción de West of England P&I Club*, Doc. VPS, febrero, 2024.

BIMCO, «Sanctions Clause for Time Charter Parties 2020», *Equipo de Redacción de BIMCO*, Doc. SCP.

INTERNATIONAL GROUP, «Clubs respond to the US Government sanctions guidance for maritime and related industries», *International Group Secretariat*, Doc. SANCTIONS/US-GUIDANCE, Londres, Mayo, 2020.

BP, «BP Statistical Review of World Energy 2021», *BP*, Doc. 2021, Londres, 2021, pp. 1-72.

OPEP, «Annual Statistical Bulletin 2023», *OPEP*, Doc. ASB 2023, Viena, 2023, pp. 1-96.

WTRG Economics, «Oil Price History and Analysis», *WTRG Economics*, sitio web, <https://www.wtrg.com/prices.htm>, consultado en noviembre de 2024, pp. s.e.

BLOOMBERG, «Saudi Oil Exports Plummet to Pandemic-Era Levels With Benefits for Russia», *Bloomberg*, sitio web, <https://www.bloomberg.com/news/newsletters/2024-07-05/saudi-oil-exports-plummet-to-pandemic-era-levels-with-benefits-for-russia?srnd=homepage-americas>, consultado en noviembre de 2024, pp. s.e.

OGJ, «EIA Reduces Crude Oil Price Forecast Through the End of 2025 on Lower Demand», *Oil & Gas Journal*, sitio web, <https://www.ogj.com/general-interest/economics-markets/article/55234059/eia-reduces-crude-oil-price-forecast-through-the-end-of-2025-on-lower-demand>, consultado en noviembre de 2024, pp. s.e.

CSIS, «How Low Can Venezuelan Oil Production Go?», *CSIS*, Doc. 2024, Washington D.C., 2024, pp. s.e.

THE LONDON P&I CLUB, «The London Club P&I+I Rules Class 5 2023-2024», *The London P&I Club*, sitio web, <https://www.londonpandi.com/documents/the-london-club-pplusi-rules-class-5-2023-2024/>, consultado en noviembre de 2024, pp. 34.

ANAVE, «Los pedidos de petroleros de crudo se multiplican por cinco, impulsados por los VLCC», *ANAVE*, Doc. 2024, Madrid, 2024, pp. s.e.

BBC, «¿Qué es la OPEP y por qué se reunirá hoy?», *BBC Mundo*, Doc. 2024, Londres, 2024, pp. s.e.

STATISTA, «Precio medio del crudo fijado por la OPEP», *Statista*, sitio web, <https://es.statista.com/estadisticas/635114/precio-medio-del-crudo-fijado-por-la-opec/>, consultado en noviembre de 2024, pp. s.e.

BANCO DE ESPAÑA, «Informe Trimestral: Recuadro sobre la evolución del sector exterior», *Banco de España*, Doc. IT-Rec1-Av, Madrid, 2019, pp. 1-3

VOZ DE AMÉRICA, «EE.UU. impone sanciones a Venezuela en 2019-2020», *Voz de América*, sitio web, <https://www.vozdeamerica.com/a/sanciones-eeuu-venezuela-2019-2020-/5292213.html>, consultado en noviembre de 2024, pp. s.e.

DÍAZ LORENZO, Juan Carlos, «Venezuela en la memoria Agosto 2012», *Venezuela Octava Isla*, sitio web, Tomo 2024, Número 1, consultado en noviembre de 2024, pp. s.e.

REAL INSTITUTO ELCANO, «El engañoso otoño geopolítico del petróleo», *Real Instituto Elcano*, sitio web, <https://www.realinstitutoelcano.org/comentarios/el-enganyoso-otonyo-geopolitico-del-petroleo/>, consultado en noviembre de 2024, pp. s.e.

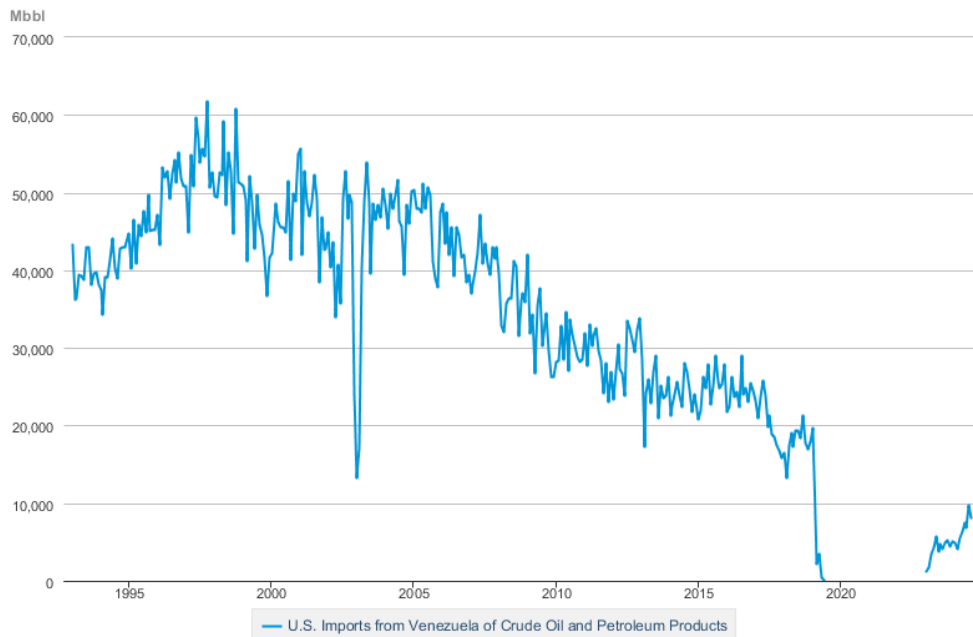
REUTERS, «Venezuela Oil Exports», *Reuters*, sitio web, <https://www.reuters.com/graphics/VENEZUELA-OIL/EXPORTS/byprjmlgnpe/>, consultado en noviembre de 2024, pp. s.e.

TECHOPEDIA, «Oil Price Forecast», *Techopedia*, sitio web, <https://www.techopedia.com/investing/oil-price-forecast>, consultado en noviembre de 2024, pp. s.e.

Anexos.

Anexo 1: Importaciones E.E.U.U de crudo venezolano

U.S. Imports by Country of Origin



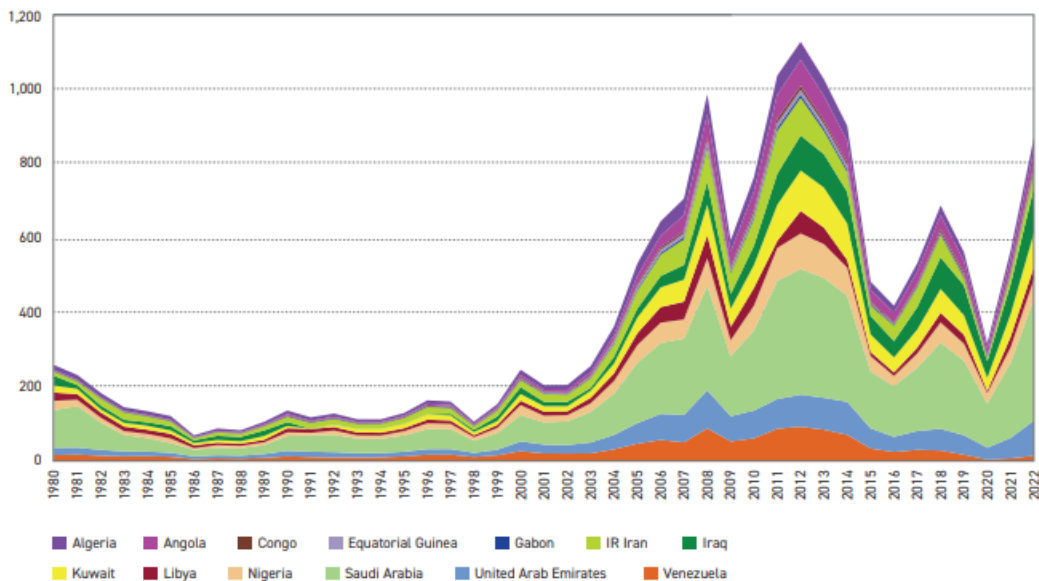
Data source: U.S. Energy Information Administration

Fuente: Agencia de Energía Internacional.

Anexo 2: Valor de las exportaciones de petróleo.

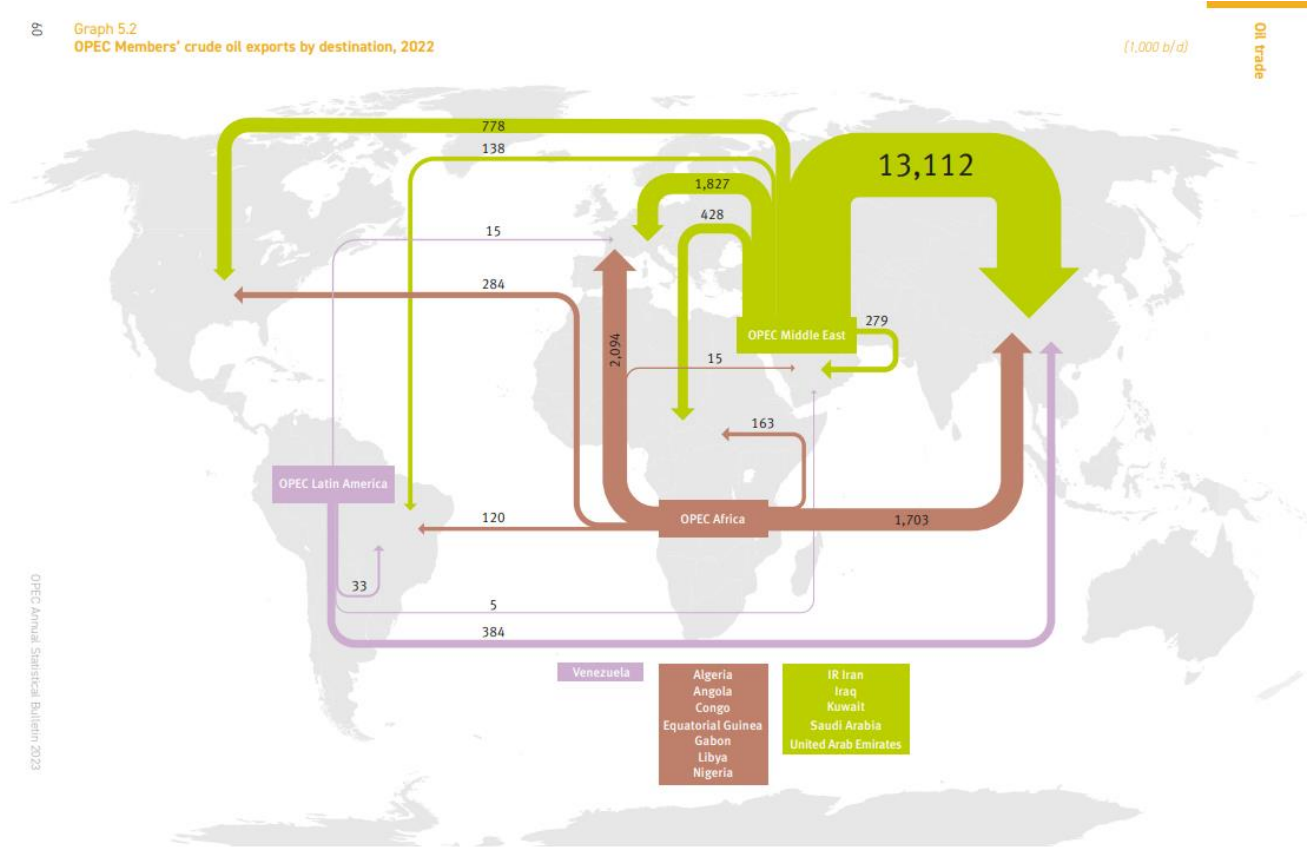
Graph 2.1
OPEC Members' values of petroleum exports

(bn \$)



Fuente: OPEP

Anexo 3: Exportaciones de miembros OPEP según su destino.

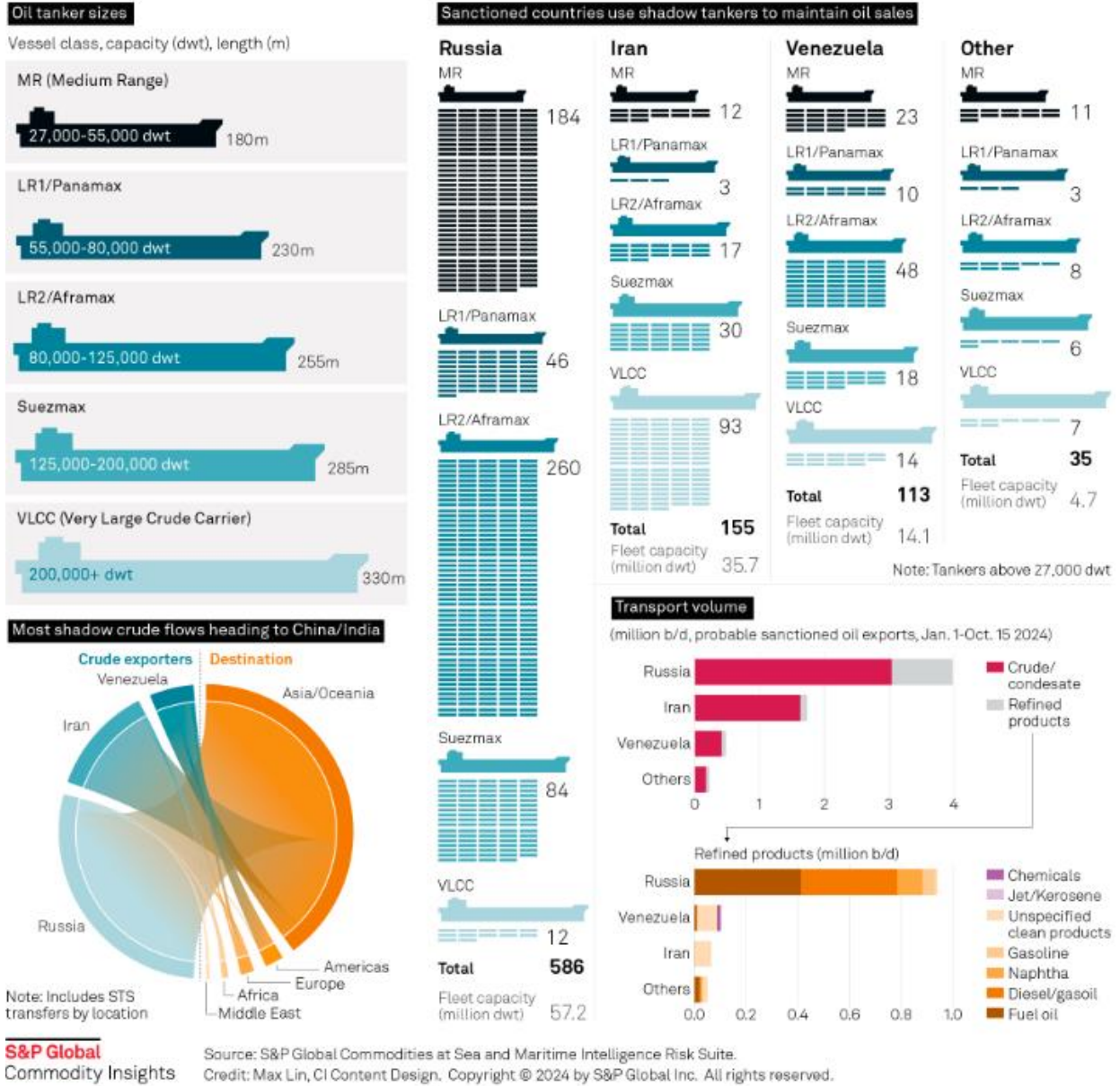


Fuente: OPEP.

Anexo 4. Flota oscura actual (2024)

Shadow fleets: The covert armada defying oil sanctions

A covert armada of tankers has emerged to keep the world's oil flowing from sanctioned states. Partnering with opaque operators chasing risk premiums, Russia, Iran, and Venezuela have created a hidden shipping network transforming global trade flows.



Fuente: S&P Global Commodities at Sea and Maritime Intelligence Risk Suite, *Shadow fleets: The covert armada defying oil sanctions*. Infografía elaborada por Max Lin y el equipo de diseño de CI Content. Publicado en 2024 por S&P Global Inc.